

Pe copertă
JOHN LAUTNER
Reședință. Los Angeles. 1965

JEAN-LOUIS HAROUEL
HISTOIRE DE L'URBANISME
© Presses Universitaires de France, 1981
a 5-a ediție revăzută: octombrie 1995

© Editura Meridiane, 2001
pentru prezenta ediție românească

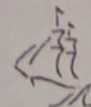
ISBN 973-33-0427-1

18.912

Jean-Louis Harouel

ISTORIA URBANISMULUI

Traducere din limba franceză de
ANCA BRĂTULEANU



EDITURA MERIDIANE
București, 2001

INTRODUCERE

Termenul urbanism este un neologism creat acum ceva mai mult de un secol¹. Cu toate acestea, noțiunea pe care o definește pare a fi *a priori* tot atât de veche ca și civilizația urbană. De fapt, această aparentă contradicție provine din chiar ambiguitatea care caracterizează cuvântul urbanism. Schematizând, se poate spune că termenul are două accepțiuni. Prima, care este cea mai largă și care aparține în același timp limbajului curent, acoperă orice acțiune conștientă destinată să conceapă, să organizeze, să amenajeze sau să transforme orașul și spațiul urban. Și, privit în acest sens, cuvântul urbanism desemnează în fapt o realitate foarte veche, numită de asemenea și artă urbană, și care se opune urbanismului în sensul strict al termenului. Această a doua accepțiune desemnează o realitate specifică: apariția, către sfârșitul secolului al XIX-lea, a unei discipline noi care se vrea a fi o știință și o teorie a orașului, „distingându-se de artele urbane prin caracterul său reflexiv și critic, prin pretenția științifică”².

1. Termenul a fost creat în 1867 de către arhitectul spaniol CERDA, în a sa *Théorie générale de l'urbanisation*, Paris, 1979.

2. F. CHOAY, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, 1965, p. 8.

Acesta este sensul original al cuvântului urbanism, care nu a fost creat decât pentru a numi această realitate nouă, dar care este foarte adesea folosit într-un sens mult mai larg și imprecis.

Prin extensie, termenul urbanism a ajuns să înglobeze o mare parte din ceea ce are legătură cu orașul, indiferent dacă este vorba de lucrările publice, de morfologia urbană și de planul orașului, de practicile sociale și de mentalitățile orășenești, de legislația și dreptul urban. Cuvântul urbanism, în această accepțiune largă, este adesea aplicat societăților urbane ale trecutului. Se vorbește curent de urbanism chinez, babilonian, grec, roman sau precolumbian pentru a desemna formele urbane caracteristice ale acestor civilizații.

Ca atare, ar părea logic ca o istorie a urbanismului să înceapă cu primul oraș cunoscut și să se ocupe de studiul artei urbane aparținând diverselor civilizații. Totuși ne vom limita aici la istoria urbanismului occidental, de la antichitatea greacă la zilele noastre. Chiar dacă această alegere implică anumite limitări ale domeniului, ea corespunde de asemenea și cu precădere unei realități fundamentale: gândirea urbanistică modernă care domnește în secolul al XX-lea asupra întregii lumi, ideologie încununată cu numele de știință, este o creație specifică spiritului occidental. Este deci esențial să urmărim traseul evoluției urbanismului occidental, la sfârșitul căreia se va naște urbanismul modern.

Sursele intelectuale directe ale urbanismului modern, disciplină autonomă cu pretenții științifice, trebuie căutate în două opere majore ale Renașterii. Prima este *De re aedificatoria* a lui Alberti, care își propune să definească o dată pentru totdeauna regulile raționale permitând o creație armonioasă, fie că este vorba de o casă sau de un întreg oraș.

Cea de a doua este *Utopia* lui Morus, primul model spațial și ideologic complet al unei realități viitoare³.

Înainte de afirmarea unui discurs teoretic autonom care tinde să așeze realitatea urbană sub autoritatea sa unică, s-a desfășurat în Occident o lungă fază pregătitoare. O parte a umanității s-a îndepărtat într-adevăr de gândirea care supunea spațiul urban unor reguli dirijate de religie, de sacru, de practicile și acțiunile sociale conforme unei anumite concepții asupra lumii, dar acest lucru s-a petrecut încetul cu încetul. Antichitatea greco-romană a contribuit la slăbirea relațiilor de dependență ce legau organizarea spațiului construit de religie. În Evul Mediu, chiar dacă întreaga societate trăiește într-o ambianță profund religioasă, autoritățile laice sunt cele care se străduiesc să pună stăpânire pe spațiul urban. Începând cu Renașterea, bazele unei gândiri urbane autonome sunt deja puse, dar ruptura cu trecutul nu se produce încă la nivel faptic. Dacă rațiunea se impune din ce în ce mai mult, utopia rămâne încă la porțile orașului. Revoluția industrială va fi cea care va da naștere urbanismului modern, provocând o respingere afectivă a concepțiilor tradiționale asupra orașului și un larg recurs la utopie, aceasta din urmă fiind o neobosită furnizoare de modele spațiale.

3. IDEM, *La règle et le modèle*, Paris, 1980.

URBANISMUL ANTIC: GRECIA ȘI ROMA

Între urbanismul grec și urbanismul roman nu există o ruptură, ci o continuitate. Fie că este vorba de structura urbană și de dotările publice, fie de criteriile estetice, lecțiile Greciei combinate cu tradițiile urbane etrusce stau la originea urbanismului roman.

I. Urbanismul în Grecia antică

1. Oraș și cetate. Pentru greci, noțiunea de cetate nu se confundă cu cea de oraș. Cetatea (*polis*) este mai întâi de toate comunitatea cetățenilor, o asociație cu caracter moral, politic și religios. Ideea de cetate a luat naștere într-o societate rurală, cu locuințe dispersate, iar asociațiile politice care s-au format în epocă erau independente de orice idee urbană. Desigur, în practică, cetatea va presupune curând o așezare urbană, dar ea înglobează de asemenea teritoriul înconjurător cu așezările sale, ai căror locuitori sunt și ei cetățeni, membri ai *polis*-ului, ca și locuitorii cetății. Această concepție abstractă asupra orașului explică de ce gânditorii greci nu au fost preocupați decât relativ târziu de problemele concrete

ale organizării și amenajării orașelor, în timp ce primele mari realizări urbane datează de la sfârșitul secolului al VII-lea.

2. Gândirea greacă și problemele urbane. Dacă a fonda un oraș este pentru greci întâi de toate un act politic, elementul religios nu este cu totul absent. Înainte de inițierea oricărei creații urbane este consultat un oracol și, în momentul începerii efective a lucrărilor, se fac sacrificii zeilor. Religia comună, politeistă, constituie de altfel una dintre bazele solidarității care îi unește pe membrii comunității civice. Celelalte legături sunt de natură afectivă (opozitie față de alte cetăți sau față de barbari) și politică (supunere a grupului la voința colectivă exprimată prin lege).

Multă vreme, gânditorii greci care au fost preocupați de oraș l-au privit doar din unghiul filozofiei politice și al moralei. Hipocrat este primul care a examinat orașul într-o manieră concretă, studiind efectele mediului (sit, expunere la elementele de mediu, natura solului, regimul vânturilor...) asupra locuitorilor orașului, atât din punct de vedere fizic, cât și moral. Dar trebuie așteptat până în secolul al IV-lea pentru ca, o dată cu Platon și Aristotel, să ia naștere o veritabilă gândire referitoare la urbanism. Platon expune, în Civitas și mai ales în Legi, principiile care trebuie să stea la baza instalării materiale a orașului ideal. La rândul său, el insistă asupra alegerii sitului, pe care îl privește din unghiul salubrității, al potențialului economic, dar și din punctul de vedere al climatului psihologic și moral, ceea ce îl conduce la considerarea siturilor maritime ca nefavorabile. El fixează la 5 040 numărul ideal de locuitori ai unui oraș. El preconizează crearea unei acropole unde să fie amplasate sanctuarele

reprezentative, precum și locuințele luptătorilor. O altă idee dragă lui Platon este cea conform căreia un oraș nu trebuie să aibă ziduri de apărare, prezența acestora neputând decât să slăbească curajul cetățenilor.

Aristotel este acela care, cu gândirea sa concretă, va fi marele teoretician al urbanismului Greciei antice. El recomandă alegerea unui sit nu numai salubru, dar care să permită o aprovizionare ușoară, orașul trebuind să încerce să tragă foloase atât din apropierea de mare, cât și din cultivarea teritoriului înconjurător. De asemenea, el își pune problema calităților defensive ale sitului și se pronunță în favoarea fortificațiilor. Acolo unde izvoarele nu au apă din abundență, el recomandă separarea apei potabile de cea care servește altor necesități. În ceea ce privește structura urbană, el este partizanul specializării cartierelor în conformitate cu funcțiunile lor: comercială sau artizanală, rezidențială, administrativă, religioasă. El preconizează în mod special crearea a două piețe distincte, una rezervată vieții publice, cealaltă consacrată activităților comerciale. În ceea ce privește străzile, el le dorește drepte, dispuse regulat, „după sistemul lui Hipodamos”. Dar, în același timp, el recomandă evitarea realizării unor fronturi de stradă prea lungi și crearea unor discontinuități ale acestora care să-i pună în dificultate pe eventualii invadatori.

3. Orașele grecești până la sfârșitul secolului al VI-lea. Acestea se prezintă sub forma unor cartiere de locuit cu străzi strâmte și întortocheate, înghesuite, juxtapuse sau răsfrirate, întinzându-se la poalele sau pe flancul abrupt al unei coline pe care se află acropola. Aceasta este un loc fortifi-

cat, care a constituit multă vreme sediul și simbolul puterii politice, dar care a devenit înainte de toate centrul religios al cetății, precum acropola Atenei, vast sanctuar grupând culte multiple, dintre care cel principal este cultul Atenei, zeita orașului. În orașul de jos se găsește o altă structură urbană fundamentală, piața publică sau agora; încetul cu încetul, ea va răpi de altfel acropolei rolul politic și religios. Loc de reuniune pentru adunarea poporului, agora devine centrul vieții politice și al administratiei polis-ului; în același timp aici se instalează numeroase edificii destinate cultului. Aceasta este epoca în care prezența agorei se impune ca un element fundamental al urbanismului grec, care va fi regăsit constant până la organizările urbane ale epocii elenistice, în timp ce formula acropolei nu va mai fi utilizată decât în cazuri excepționale.

În Grecia, primele eforturi sistematice de amenajare și ameliorare a orașelor datează de la sfârșitul secolului al VII-lea și din secolul al VI-lea. Această operă a fost impulsionată de către tiranii care au acaparat puterea în numeroase orașe, așa cum au făcut la Atena Pisistrate și fiii săi Hippias și Hipparh. Contestați de către aristocrație, dar susținuți de populația modestă, regimurile tiranice practică o politică activă de urbanism, în scopul ameliorării condițiilor de existență din orașe. Ele se îngrijesc mai ales să asigure locuitorilor o bună aprovizionare cu apă: fântâna Pirene la Corint, alimentarea cu apă a Samosului și a Atenei. În acest din urmă oraș, tiranii din familia lui Pisistrate au realizat de asemenea un program foarte vast, care comporta crearea unui sistem de canalizare în zona agorei, regularizarea traseului străzilor și construcția pe Acropolă a primului templu al Atenei.

Cam în aceeași epocă, în bogatele orașe coloniale din Italia de sud și din Sicilia, ca Paestum, Agrigento și Selinus, au fost edificate impozante ansambluri de temple dorice care exprimă orgoliul cetății, puterea și reușita sa comercială, onorând în același timp divinitățile protectoare. Este vorba aici de prima experiență elenică în domeniul urbanismului monumental.

4. Urbanismul grec în secolele al V-lea și al IV-lea.

După căderea regimurilor tiranice, opera de reamenajare urbană pe care acestea o inițiaseră nu a mai fost continuată. Politica lui Pericle în domeniul marilor lucrări este o excepție care se datorează personalității sale puternice și se limitează la început doar la Acropola Atenei. Dar această perioadă este foarte importantă pentru istoria urbanismului fiindcă acum apar traseele urbane ortogonale, cu străzi dispuse în tablă de șah, paralele și perpendiculare între ele, determinând loturi egale. Desigur, începând cu secolul al VI-lea, această concepție este deja schițată în coloniile fondate în Sicilia, în Italia și la Marea Neagră. Dar abia în prima jumătate a secolului al V-lea, o dată cu reconstruirea orașului Milet, distrus de către perși în 494, asistăm cu adevărat la realizarea unui plan ortogonal. Acest tip de traseu este deci o creație a Ioniei, cea care a dat Greciei prima sa școală de filozofie. Trama stradală în tablă de șah adoptată la Milet constituie transcrierea urbanistică a unei gândiri ale cărei speculații filozofice cu caracter matematic și ale cărei meditații asupra celei mai bune organizări politice a orașului au condus la căutarea unei structuri urbane corespunzătoare. Foarte repede, traseul din Milet se va răspândi în toată lumea greacă. Către 475, el este introdus în Grecia continentală de către filozoful și arhitectul Hippodamos din Milet, autorul planului de recon-

strucție a Pireului. Și, începând cu mijlocul secolului al V-lea, folosirea planului ortogonal cu străzi în tablă de șah (adesea numit „plan hippodamic”) va deveni curentă, atât în cazul întemeierii unor noi așezări urbane, cât și pentru extinderea și amenajarea orașelor existente.

Urbanismul preluat de la Milet nu se limitează doar la rigoarea geometrică a traseelor. El se referă și la o diviziune a spațiului urban în zone delimitate prin borne. Astfel, la Pireu se distinge cu claritate zona portului militar, cea a *agorei* și a sanctuarelor, cea a *emporium*-ului (port de comerț) și cea a celor două vaste zone rezidențiale.

5. Orașele elenistice. În timp ce urbanismul de tip hippodamic, caracterizat prin claritate și simplitate, rămâne fidel spiritului orașului grec, epoca elenistică se afirmă prin căutarea grandorii și monumentalității, ca în cazul extrem de elocvent al orașului Pergam, capitala regatului attalid. Urbanismul Pergamului se sprijină pe o perfectă adaptare a orașului la un sit accidentat: o succesiune de terase naturale înguste cățarate pe flancul abrupt al unei stânci care domină câmpia cu cei 275 de metri ai săi. Regii Pergamului, în special Eumenes al II-lea, au știut să integreze în acest peisaj auster o prodigioasă compoziție arhitecturală, cu un teatru imens, ziduri de susținere cu contraforți enormi, portice cu colona-de lungi și o întreagă serie de sanctuare și monumente publice amplasate pe înălțimea acropolei. Ambiția acestui urbanism spectaculos este evident aceea de a exprima gloria și puterea regală.

În timp ce la Pergam planul este dictat în întregime de relief, cea mai mare parte a orașelor elenistice au fost im-

plantate în situri ce permiteau realizarea unor trasee ortogonale. Este în mod special cazul Alexandriei, unde, pentru prima dată, rețeaua stradală în tablă de șah de la Milet a fost asociată unei concepții urbane care își propune exprimarea grandorii și a monumentalității: lărgimea excesivă a drumurilor, importanța edificiilor publice și a grădinilor, somptuozitatea anumitor obiecte arhitecturale. Nu toate creațiile urbane ale suveranilor din epoca elenistică oferă această măreție. Astfel, orașele fondate de seleucizi par a nu fi fost decât lotizări geometrice, corespunzând mai curând unor preocupări practice decât unei căutări estetice (Laodiceea, Alep, Dura Europos, Apamea, Damasc...). De-abia în epoca romană, în timpul primelor două secole ale erei noastre, orașele elenistice vor face obiectul unei monumentalizări sistematice, având ca particularitate construirea de-a lungul străzilor a unor imense colonade formând portice.

6. Principalele componente ale cadrului urban. Până în secolul al VI-lea, singurul element fortificat al orașului grec este acropola. Orașul de jos este lipsit de ziduri înconjurătoare. De-abia înainte de războaiele medice numeroase orașe din Ionia și din Grecia continentală și insulară se vor înconjura cu ziduri de apărare.

În orașele epocii clasice, străzile au lărgimea necesară circulației pietonilor și animalelor de povară. Acest lucru se aplică, desigur, străzilor întortocheate ale orașelor vechi, precum Atena, unde străzile cele mai importante nu depășesc 4 până la 5 m lărgime și sunt legate între ele de strădute, uneori de scări, largi de 1,5 până la 3 m. Chiar și în orașele noi cu plan ortogonal, precum Milet, Priene, Magnesia sau Olint, străzile nu depășesc 4 până la 5 m lărgime, cu excepția

unor drumuri principale care pot atinge 7 până la 8 m. Doar în anumite orașe elenistice pot fi observate largimi spectaculoase, în mod special la Alexandria, unde străzile obișnuite au aproape 7 m lărgime, iar artera principală are 20 m, amplasare cerută de marile defilări și parade caracteristice pentru fastul Ptolemeilor. Încă din epoca clasică străzile anumitor orașe erau dalate, în timp ce alte orașe, precum Atena, se mulțumeau cu un simplu pavaj de piatră care nu rezista bine la scurgerea apelor. În fapt, în multe orașe, strada avea atunci rol de canal de scurgere, chiar dacă marile orașe, ca Atena sau Agrigento, erau dotate cu ample rețele de canale de scurgere subterane. În epoca elenistică se generalizează un sistem de scurgere a apelor făcut din canale de zidărie amplasate sub drumuri și acoperite cu dale largi de piatră.

Realizarea aducțiunilor de apă constituia una dintre preocupările principale ale urbanismului grec. Apa este adusă prin apeducte subterane către fântâni publice; sunt rare situațiile în care există conducte de aducțiune a apei direct la locuințe.

În orașul grec se observă o mare dispersie a sanctuarelor, ceea ce se explică prin asocierea strânsă a religiei cu toate aspectele vieții publice. Chiar dacă există acropole renumite acoperite cu temple, cele mai multe sanctuare sunt integrate în trama urbană. Astfel, în orașele construite rectangular, cu trama stradală în tablă de șah, sanctuarele ocupă terenul a una sau două insule*. Fațadele nu sunt plasate în axul unei străzi și în general nu se încearcă nici ca aceste edificii să constituie polii ordonantei urbane, nici să se obțină perspective monumentale.

* Insulă, porțiune de teren limitată de traseele stradale (N. tr.).

Agora joacă și ea un rol religios. Ea este locul în care se desfășoară ritualurile a numeroase culte, ceea ce a condus la amplasarea aici a numeroase temple, altare, monumente votive, statui. Dar, mai presus de orice, ea simbolizează independența orașului și constituie centrul vieții politice, cu toate că la Atena adunarea poporului a părăsit agora pentru a se întruni pe colina Pnyx. În jurul agorei se află adesea principalele edificii publice, precum Buleuterionul, unde se reunește consiliul, Pritaneionul, biroul magistratilor. Tuturor acestora li s-a adăugat treptat o activitate comercială al cărei caracter invadator este denunțat de către Platon și Aristotel, amândoi cerând o strictă separare a politicului de economic. În orașele ioniene din epoca clasică, precum Milet, agora ia o formă arhitecturală bine precizată. Ea este o piață regulată, înconjurată de portice (*stoai*), ale căror colonade uniforme maschează varietatea clădirilor care o mărginesc. Dimpotrivă, la Atena, de-abia târziu, în secolul al II-lea, agora va fi în parte regularizată prin construirea a două *stoai*.

Printre celelalte dotări urbane majore, trebuie menționate teatrul și gimnaziul (sau palestra). La început situate în parcuri exterioare orașului, gimnaziile devin în secolul al IV-lea centre intelectuale: Platon și Aristotel predau aici. Deși rămâne consacrat sportului, gimnaziul joacă rolul unei universități. În secolele următoare se creează gimnazii în interiorul orașelor, edificii vaste cuprinzând biblioteci și săli de curs. În ceea ce privește teatrul, la început este vorba de un loc sumar amenajat pentru celebrarea cultului lui Dionysos. Conurile evoluează pe o platformă aflată în fața altarului zeului; spectatorii sunt instalați fie pe terenul în pantă învecinat, fie pe un eșafodaj de lemn, în cazul în care nu există o pantă naturală. De abia în secolul al IV-lea apar, la Epidaur

și la Atena, marile teatre din piatră, amplasate în scobitura unei coline și care se numără printre cele mai frumoase monumente ale orașelor grecești.

Cât despre locuințele private, acestea au fost pentru mult timp caracterizate prin simplitate, ceea ce nu excludea un anumit confort în cazul caselor mai bogate. Înălțimea mică, nu mai mare de un etaj, le opune monumentalității templelor și a edificiilor publice. Din contră, în epoca elenistică, se găsesc în orașele Asiei Mici și mai ales la Alexandria, mari imobile de locuit care pot fi numite locuințe somptuoase. Câteva case de armatori din Delos reflectă luxul la care puteau ajunge locuințele private.

7. Regulile urbanistice. În Grecia antică există reguli ale unei veritabile legislații urbane.

Sistemul de exproprieri este folosit pentru marile lucrări publice. Astfel, o inscripție din secolul al III-lea ne arată că la Tanagra, în Beotia, decizia de exproprieri este luată de către adunarea poporului, la propunerea magistraților; o comisie de unsprezece membri special desemnați constituie un adevărat juriu, a cărui menire este aceea de a determina valoarea despăgubirilor acordate celor expropriați. Dar modalitățile sunt diferite în funcție de oraș și, uneori, valoarea despăgubirilor este fixată prin decret votat de popor. În toate cazurile însă, se regăsește voința de a nu leza proprietarii expropriați.

Una dintre preocupările majore ale urbanismului grec era aceea de a proteja spațiul public de intervențiile rezultate din inițiative particulare. Încă din secolul al VI-lea, Hippias a determinat demolarea tuturor elementelor arhitecturale ieșite din aliniament – balcoane, scări exterioare – ale caselor

din străzile Atenei. Aceeași preocupare se regăsește în importanta legislație urbană care se dezvoltă mai ales începând cu secolul al IV-lea. Astfel, știm de la Aristotel că la Atena funcționarii care se ocupă de drumuri (astynomii) și care au în grijă supravegherea cântărețelor la flaut și a dansatoarelor, trebuie de asemenea să-i împiedice pe riverani să construiască în dauna spațiului public, să interzică practica construirii jgheburilor de scurgere direcționate către stradă și să vegheze la ridicarea gunoaielor. Regulamentul cel mai complet pe care îl cunoaștem este o lege regală din secolul al II-lea, referitoare la orașul Pergam. Ea precizează că funcționarii având în sarcină întreținerea drumurilor sunt puși să facă să dispară construcțiile care afectează buna funcționare a căilor publice, să-i împiedice pe particulari să strâmteze drumurile sau să le desfunde pavajul, să-i oblige pe locuitori să participe la curățarea străzilor și să întrețină zidurile dintre case; în fine, ei au de asemenea datoria să vegheze asupra curățării fântânilor și a conductelor de apă, precum și la întreținerea latrinelor publice și a canalelor de scurgere.

Cât despre realizarea marilor lucrări urbanistice, în orașele Greciei clasice aceasta este decisă de popor. Dar, pentru execuția propriu-zisă, o comisie specială este numită și ea își asigură serviciile unui arhitect. Însărcinată să ia deciziile tehnice și financiare, comisia este responsabilă în fața adunării pentru administrarea și modul de finanțare a lucrărilor.

II. Urbanismul roman

Istoria romană se desfășoară pe mai mult de un mileniu, iar de la Roma primitivă la prestigioasele realizări urbane de la sfârșitul Republicii și din timpul Imperiului, parcur-

sul este lung. Orașele romane au atins apogeul dezvoltării lor în primele două secole ale erei noastre, așa cum o dovedesc până astăzi, printre atâtea alte exemple, ruinele orașelor Ostia, Herculenum, Pompei, ca și ceea ce a mai rămas din creațiile urbane de la Timgad, Leptis Magna sau Sabratha. Întâlnim aici, nu în enorma Romă, ci în orașe de provincie care nu depășesc câteva zeci de mii de locuitori, un urbanism roman ajuns la maxima sa dezvoltare, cu cele mai mari reușite în domeniul calității vieții.

1. Marile principii ale urbanismului roman.

A) Ritualul fondării orașelor. Fondarea unui oraș este la romani un act sacru, marcat de respectarea unui ritual arhaic împrumutat de la etrusci.

El se compune din patru etape, dintre care prima este o „luare de auspicii” destinată să asigure acordul zeilor pentru crearea orașului. Apoi intervine orientatio, care constă în trasarea celor două mari axe ale orașului, cele două străzi principale care se intersectează în unghi drept: decumanus (est-vest) și cardo (nord-sud). În acest fel noul oraș se integrează în ordinea generală a universului. Fondatorul trece atunci la limitatio, trasând cu ajutorul unui plug o brazdă pe care o întrerupe în dreptul amplasamentului porților. El creează astfel o linie de protecție magică, pomerium, în interiorul căreia divinitățile infernului interziceau pătrunderea; în afara acestei linii va fi construit zidul de apărare⁴. Ultima operație va fi cea a consacrării, acțiune prin care orașul este plasat sub protecția zeilor și, în special, a triadei capitoline: Iupiter, Iunona și Minerva.

4. Trebuie notat că nici o înhumare nu este permisă în interiorul pomerium-ului.

B) Planul orașelor romane. Acesta se caracterizează prin folosirea sistematică a traseului ortogonal, ceea ce răspunde unor cerințe care nu mai sunt religioase, ci practice.

Orașul tipic roman ia forma unui pătrat sau a unui dreptunghi, în care decumanus și cardo constituie medianele, așa cum rezultă din numeroasele creații urbane ale sfârșitului perioadei republicane și ale Imperiului timpuriu. Străzile secundare, trasate paralel cu cele două axe, decupează insule pătrate sau dreptunghiulare. Această operație poartă numele de limitare internă și marile tratate de topometrie ale epocii imperiale, precum cele ale lui Frontinus și Hyginus, o consideră ca făcând parte integrantă din ritualul fondării orașelor. Autorii admit însă necesitatea de adaptare a traseelor urbane la natura locului.

Această concepție riguros geometrică a planului exista deja la etrusci, așa cum o dovedesc orașe ca Marzabotto și Capua. Totuși nu toate orașele etrusce urmăreau un plan ortogonal; făceau excepție de la regulă mai ales acelea care erau amplasate pe un teren cu relief neregulat. În fapt, putem presupune că la originea predilectiei etruscilor și romanilor pentru patrulare regulate se află influența urbanismului grec. Este posibil ca etruscii să se fi inspirat de la urbanismul orașelor ioniene. În plus, anumite colonii grecești din Italia de sud și din Sicilia au putut servi drept modele urbanismului etrusc și mai apoi celui roman.

În general, romanii nu și-au putut valorifica în totalitate concepțiile urbane decât în cazurile când orașul se năștea pe un teren virgin, ca la Torino, Aosta, Florența, iar în Africa, la Timgad, Volubilis, Leptis Magna sau Sabratha. Principiile urbanismului roman au putut fi utilizate în întregime și în

cazurile unor deplasări sau remodelări ale unor aglomerări existente. Astfel, în Galia s-au făcut eforturi pentru a înlocui vechile *oppida* amplasate pe înălțimi cu orașe noi, de tip roman, cu plan ortogonal, precum Autun și Trier. La Paris, se suprapune un oraș modern peste târgul galic al Lutetiei. În fine, în Anglia asistăm la transformarea aglomerărilor autohtone în orașe romane, operație realizată prin restructurarea integrală a traseului urban. Astfel a fost romanizată capitala unuia dintre triburile celtice, actualul oraș Silchester.

2. Principalele elemente urbane.

A) Incinta Se atribuie în general o valoare religioasă incintei, legată de semnificația magică a ritualului limitării orașelor. Totuși, o dată cu pacea romană, în multe dintre regiunile Imperiului fortificațiile au fost neglijate, uneori parțial distruse pentru a permite extinderea așezărilor urbane. Dar insecuritatea secolului al III-lea a obligat orașele să se restrângă în spatele unor ziduri ridicate în grabă și pentru care au fost adeseori utilizate pietrele provenite din monumentele epocilor anterioare, rămase în afara noilor incinte.

B) Străzile. – Acestea sunt dalate și în general mărginite de trotuare. În privința lărgimii lor, tratatele de topometrie indică dimensiunile considerate optime în secolul I al erei noastre: 40 de picioare, adică în jur de 12 m pentru decumanus și jumătate din această dimensiune pentru cardo. Dar este limpede că, în aglomerările urbane anterioare cuceririi romane sau în perioada de înflorire a urbanismului roman, străzile, chiar cele importante, nu au toate această amploare. Ea corespunde orașelor noi de la sfârșitul Republicii și din perioada Imperiului timpuriu. Astfel, la Paris, cardo-ul principal (rue

Saint-Jacques) are 9 m lărgime, iar străzile secundare nu au niciodată mai puțin de 6 m. De altfel, în numeroase orașe se găsesc străzi chiar mai largi, precum marea stradă din Corintul roman, care are, împreună cu trotuarele și cele două portice care o bordează, 80 de picioare lărgime (în jur de 24 m). Asemenea dimensiuni permiteau o circulație activă și răspundeau nevoilor fastului roman, marile defilări militare necesitând artere largi și somptuoase. În orașele romane, strada cu portice este folosită foarte frecvent. Numeroase magazine se deschid sub colonadele fastuoase care protejează pietonii de ploaie sau de soare, astfel încât aceste străzi constituie locuri de desfășurare a unei activități comerciale intense.

C) Forum-ul. Totodată piață, loc de reuniune, centru al vieții publice, forul constituie inima orașului roman. Este un loc înconjurat de edificii publice legate între ele adeseori prin colonade inspirate de porticele agorelor grecești. Forum-ul este în general situat la intersecția dintre decumanus și cardo, deși în Orient și în Tripolitania se găsesc și fora amplasate la periferie.

În orașele de provincie, sedii ale unei puteri descentralizate, forum-ul este locul în care se reunesc adunările populare (*comitia*) până în momentul căderii acestora în desuetudine (jumătatea secolului al II-lea p. Chr.). Aici se înalță clădirea servind drept loc de adunare a curiei romane, ca și bazilica, vast edificiu care adăpostește atât tranzacțiile comerciale, cât și activitățile oficiale precum exercitarea justiției de către magistrați. Forum-ul este în aceeași măsură centrul vieții religioase. Imitând Roma, în fora provinciale există în general câte un templu consacrat triadei capitoline, dar, sub Imperiu, cultul imperial va fi cel predominant. La toate acestea tre-

buie adăugat că, până la apariția amfiteatrelor, întrecerile gladiatorilor se desfășoară și ele în *forum*. Semnalăm în sfârșit că, deși *forum*-ul este la origine o piață comercială, o specializare a acestuia intervine în epoca imperială: alături de *forum*-ul propriu-zis, vor apărea *fora* destinate numai desfășurării activităților comerciale.

D) Dotările publice – Un loc aparte trebuie rezervat edificiilor consacrate petrecerii timpului liber: teatre, circuri, amfiteatre, terme. Teatrul roman își are sursele în teatrul grec. Cu toate acestea el nu mai este amplasat pe panta unei coline. Construit în general pe teren plat, el este un veritabil monument. Dimpotrivă, circul, o pistă lungă destinată cursei de care și înconjurată de gradene, va fi amenajat într-o curbă a terenului, precum Circus Maximus din Roma, amplasat într-o depresiune strâmtă între colinele Palatin și Aventin. Ca și teatrul, amfiteatrul este un edificiu de piatră și zidărie, pentru care Colosseum-ul oferă tipul cel mai evoluat. Este vorba de un monument specific civilizației romane, legat de pasiunea pentru întrecerile între gladiatori. Cât despre terme, chiar dacă acestea derivă din gimnaziul grec, ele constituie un element caracteristic urbanismului roman. În marile terme ale epocii imperiale, edificii gigantice și de un lux ostentativ, în afara stabilimentului băilor se găsesc regrupate săli destinate promenadei și vieții sociale, o bibliotecă, săli de lectură.

Printre alte monumente esențiale, trebuie evocate palatele, edificiile administrative, templele, cazărmile, închisorile, castelele de apă, fântânile, arcele de triumf, precum și numeroasele statui care ornează drumurile și spațiile publice. Pe de altă parte, apeducte conduc către orașe apa provenind

adeseori din surse îndepărtate. La Roma, distribuția apei la domiciliu prin canale era rezervată reședințelor bogate. În schimb, în mici orașe precum Pompei sau Ostia, fiecare imobil își avea propria conductă de apă. Scurgerea apelor uzate era asigurată printr-o rețea de canalizare în care se evacuaau latrinele publice și cele ale caselor particulare. În imobilele colective, asemenea racordări la canalizarea colectivă existau probabil doar la parter.

Trebuie remarcat că adeseori în epoca imperială, temple, arce de triumf, ca și alte edificii sunt implantate în axul străzilor importante, în așa fel încât să creeze perspective monumentale. Urbanismul imperial demonstrează într-adevăr dorința de a conferi grandoare orașului, exprimată atât prin compoziția peisajului urban, cât și prin dimensiunile și decorația construcțiilor. Este vorba aici, în totalitate, de un urbanism cu ambiții în același timp estetice, politice și practice, a cărui finanțare era adesea asigurată prin generozitatea împăratului, a familiei sale și a notabilităților locale.

E) Locuințele. – Acestea sunt de două feluri: domus și insulae. Primele decurg din tipul clasic al casei romane particulare, destinate vieții unei familii și personalului ei. Ele nu au în general decât un etaj, ocupând astfel o mare suprafață de teren. Unele *domus*-uri sunt reședințe modeste, în timp ce altele sunt adevărate palate. Cât despre *insulae*, acestea sunt case de raport cu mai multe etaje, divizate în apartamente. Unele dintre aceste imobile, destinate unei clientele înstărite, demonstrează grija pentru confort și anumite căutări arhitecturale. Dar locatarii mai modești sunt constrânși să se înghesuie în construcții mediocre și lipsite de confort. Acest lucru este valabil mai ales la Roma, unde anumite *insulae*

ating șase sau șapte etaje, locuințele aflate sub acoperiș fiind adeseori mizere.

3. Problemele urbanismului în orașul Roma. Nucleul urban inițial, situat în depresiunea ocupată mai apoi de *forum*, nu era decât o simplă piață comercială creată de etrusci. Dar, conform ritualului fondării orașelor, existau cele două axe, *decumanus* și *cardo*, care conduceau la patru porți. Aceasta era probabil „la Roma quadrata”, pe care tradiția o plasează în mod greșit pe Palatin. După independența Romei, o creștere urbană este înregistrată în jurul *forum*-ului, fără a respecta însă axele inițiale. Orașul republican se dezvoltă într-adevăr fără un plan prestabilit, după un traseu foarte neregulat, fapt care rezultă atât din topografia accidentată, cât și din absența regulilor care caracterizează reconstrucția Romei după cucerirea ei de către gali (390 a. Chr.). Din *forum*, căile principale de acces radiau către exteriorul orașului, pe trasee ce urmăreau în general depresiunile dintre coline. La acestea trebuie adăugat faptul că, în Roma republicană, străzile erau foarte strâmte. *Legea celor XII Table* distinge trei categorii de căi urbane, dintre care cea mai largă și singura accesibilă carelor, *via*, poate să nu aibă mai mult de 8 picioare în linie dreaptă (2,4 m) și 16 picioare în turnante. Chiar și la sfârșitul epocii republicane, dacă anumite străzi atingeau 6 sau 7 m lărgime, celelalte nu sunt decât străduțe strâmte. Această stare de lucruri se dovedește cu atât mai nefastă cu cât Roma este pe cale de a deveni un oraș foarte mare, în care acționează specula funciară, ceea ce conduce la edificarea de construcții înalte. Desigur, câțiva privilegiați dispun de lux și de spațiu, dar majoritatea locuitorilor se înghesuie în imobile înalte, confortabile, construite fără a se ține cont de soliditatea lor, prost

întreținute, toate amenințate să se prăbușească sau să ardă și dintre care multe nu stau în picioare decât cu ajutorul unor elemente de sprijin suplimentare. Roma sfârșitului de Republică este un oraș prost conceput și prost construit, a cărui rețea de străzi și de piețe publice este în mod evident insuficientă. Deși capitala unui stat imens, ea rămâne foarte în urmă față de urbanismul orașelor orientale și al celor din Italia meridională.

Regimul imperial se va ocupa de marile probleme ale urbanismului roman, operă cu atât mai dificilă cu cât, în perioada Imperiului, populația orașului pare să se apropie de un milion de locuitori. Înălțimea caselor a fost limitată de către Augustus la 70 de picioare, apoi de către Traian la 60 de picioare (în jur de 18 m). Dar aceste dispoziții nu au fost de loc respectate: *insulae*-le atingeau adeseori, în pofida legislației imperiale, 30 m în înălțime. În ceea ce privește insuficiența căilor publice, a fost utilizat un expedient: interzicerea circulației carelor în timpul zilei. În paralel, împărații erau preocupați de lărgirea și alinierea străzilor, sarcină facilitată de numeroasele și dese incendii care izbucneau în oraș. Au fost stabilite și zone de circulație rezervate pietonilor: câteva trotuare și portice. Ameliorarea s-a obținut mai ales prin crearea a noi *fora* de către unii împărați, ceea ce a dus la constituirea unei vaste zone pietonale compuse din piețe comunicante, care legau vechiul *forum* cu Câmpul lui Marte. În fine, împărații au dotat orașul cu multe alte edificii urbane (teatre, amfiteatre, terme, bazilici, temple...). Marile lucrări edilitare ale epocii imperiale au fost veritabile operațiuni de urbanism care au transformat înfățișarea Romei. Cu toate că nu toate problemele au fost rezolvate, urbanismul imperial

a făcut din Roma, prin măreția sa, „regina orașelor“, modelul pe care orașele provinciale se străduiesc să-l imite.

4. **Tratatul de urbanism al lui Vitruviu.** Intitulat *De architectura*, acesta este opera cea mai completă a domeniului pe care ne-a lăsat-o Antichitatea. Contemporan cu Augustus, Vitruviu ia în considerare toate problemele pe care le pune construcția orașelor, inspirându-se în mare măsură din operele teoreticienilor greci. Preocuparea sa majoră este salubritatea, fie că este vorba de alegerea sitului, de expunerea la factorii climatici, de aer, de apă, de amplasarea edificiilor publice și a caselor particulare. În mod special, el preconizează ca un studiu amănunțit al regimului local al vânturilor să stea la baza determinării rețelei stradale. În plus, el este preocupat de comoditatea și estetica urbană, atât în ansamblu, cât și în rezolvările de detaliu. Clădirile publice și reședințele private sunt studiate metodic, Vitruviu indicând în fiecare caz regulile de urmat și greșelile care trebuie evitate⁵.

5. Regimul administrativ și juridic al urbanismului roman.

A) Serviciile competente. Ca și în Grecia, la Roma există servicii administrative care se ocupă de rețeaua stradală și de clădiri. În epoca republicană, cenzorii și edilii joacă un rol esențial în acest domeniu. Cenzorii se ocupă de lucrările importante referitoare la căile publice, canalizare, apeducte. Grija curățeniei și întreținerii este încredințată edililor care

trebuie de asemenea să împiedice utilizarea improprie a străzilor și să se ocupe de demolarea construcțiilor amenințate de ruină. Sub Imperiu vor fi create mari servicii de urbanism, puse sub controlul unor înalți funcționari numiți de către împărat, precum curatorul apelor și procuratorul străzilor.

B) Legislația de urbanism. Legea celor XII Table interzice construirea la o distanță mai mică de 2 picioare și jumătate față de proprietatea vecină, ceea ce conduce la o distanță între case de 5 picioare (1,5 m). Acest spațiu, ambitus, este prevăzut în principal pentru evitarea propagării incendiilor. El are de asemenea funcțiune de stradă. O dată cu dezvoltarea Romei și cu creșterea valorii terenurilor urbane, acest sistem a fost abandonat pentru acela al frontului continuu (*paries communis*). Totodată, ca urmare a marilor incendii ale Romei, împărații au revenit la ideea unei distanțe obligatorii între case, distanță care va fi de acum de 10 picioare (3 m). Dar practica zidurilor comune ale caselor învecinate se menține la Roma în pofida legislației imperiale.

Printre alte dispoziții relative la edificii trebuie citată interdicția, reînnoită de mai multe ori, de a construi balcoane deasupra străzilor, obligația de a acoperi casele cu olane și nu cu lemn, precum și limitarea generală a utilizării lemnului în construcții; acesta trebuia înlocuit cu materiale neinflamabile. Cu toate acestea, trebuie spus că aceste prescripții nu au fost respectate defel. Alte reguli imperiale erau destinate să conducă la rectificarea traseului străzilor, prin impunerea unor aliniamente pe care casele nou construite erau obligate să le respecte. În plus, împărații se îngrijeau, fără mare succes de altfel, de limitarea înălțimii clădirilor.

5. VITRUVIUS, *Les dix livres d'architecture*, Paris, 1979.

În fine, proprietarii nu au dreptul să-și demoleze imobilele, nici măcar parțial. Din rațiuni sociale și totodată estetice, statul dorește să protejeze capitalul imobiliar urban de practicile speculative ale celor care demolează clădirile pentru a vinde materialele de construcție valoroase. Încă de la sfârșitul Republicii, legile coloniale și municipale interzic distrugerea unui imobil fără autorizație prealabilă, care nu este acordată decât dacă proprietarul se angajează să reconstruiască pe același amplasament. Apoi, sub Imperiu, specula de terenuri determină apariția unei legislații abundente care interzice demolările. Preocuparea legată de estetica urbană se regăsește într-un edict al lui Vespasian care, la câțva timp după incendiul Romei, constată că orașul este urât de casele încă în ruină și îi obligă pe proprietari să cedeze terenurile oricui ar dori să reconstruiască. În aceeași manieră, într-o scrisoare din 127, Adrian ordonă ca fiecare locuitor al orașului să fie constrâns să-și repare casa sau să o vândă.

C) *Exproprierea*. — În lipsa unui sistem general de expropriere, puțin compatibil cu concepția romană asupra dreptului de proprietate, se întâlnesc cazuri în care unui proprietar particular i se expropriază bunurile în numele unui interes superior. Știm de la Cicero că augurii au ordonat proprietarului unei case de pe colina romană Caelius să dărâme acea parte care, prin înălțimea sa, împiedica observarea păsărilor ce plecau de pe Arx. În plus, cunoaștem de la Frontinus procedura utilizată pentru construirea apeductelor: dacă un proprietar nu voia să vândă terenul necesar, i se cumpăra în totalitate terenul, apoi i se retroceda porțiunea neutilizată pentru implantarea apeductului. De altfel, totul lasă să se întrevadă că marile lucrări de urbanism de la Roma n-ar fi

putut fi realizate fără să fi existat un mijloc de a-i constrânge pe proprietarii recalcitranti să-și vândă terenurile. Desigur, Augustus a preferat să limiteze întinderea *forum*-ului pe care l-a creat în loc să înfrângă rezistența anumitor proprietari. Dar aceasta nu este decât o probă a moderației sale, căci puterea pe care o avea nu l-ar fi împiedicat să ia o altă decizie.

În Imperiul târziu întâlnim câteva constituții imperiale relative la expropriările necesare pentru construirea unor edificii publice. Spre exemplu, un text din 393 precizează că prefectul unui oraș nu poate demola case decât în cazul în care despăgubirea a fost estimată la mai puțin de 50 de livre de argint. Prefectul nu poate decide acordarea unei despăgubiri mai mari, în astfel de situații el trebuind să se adreseze împăratului.

Capitolul II

DE LA ORAȘUL ANTIC LA ORAȘUL CLASIC

Perioada medievală corespunde în Europa unei imense dezvoltări urbane, în cursul căreia se constituie cele mai multe dintre aglomerările urbane moderne, în timp ce în perioada Renașterii creațiile urbane sunt mult mai puțin numeroase. În plus, urbanismul medieval și cel al Renașterii diferă în mod fundamental prin concepțiile pe care se bazează. În Evul Mediu preocuparea majoră este cea a rezolvării unor probleme concrete, fără a se face apel la concepte sau metode, ceea ce nu exclude de altfel admirabile reușite estetice. Din contră, în Renaștere, dacă urbanismul nu ignoră chestiunile de ordin practic, el este mai ales în căutarea unui model de oraș ideal; sub influența Italiei, urbanismul încearcă să definească canoanele unei estetici urbane cu valoare universală.

I. Urbanismul medieval

I. Orașele în timpul Evului Mediu timpuriu. Încă din timpul Imperiului târziu, asistăm la o eclipsă a vieții urbane, consecință a anarhiei politice și crizei economice din seco-

lul al III-lea, la care se adaugă primele invazii barbare. Insecuritatea îi determină pe cetățeni să se retragă în spatele plătoșelor strănte ale unor ziduri ridicate în grabă, ceea ce provoacă o bruscă contracție a teritoriului urban. Situația este perfect ilustrată la Autun, a cărui suprafață scade de la 200 la 10 ha. Orașenii mai bogați vor părăsi aceste fortărețe strănte pentru a se instala pe marile domenii rurale. Aristocrația adoptă astfel un mod de viață rural, care va fi acela al Evului Mediu, în timp ce în orașele ce se restrâng activitatea economică și socială este în plin regres.

În perioada marilor invazii, Biserica este cea care salvează orașul. Fiecare oraș roman era în fapt sediul unei episcopii. Episcopul se transforma adeseori în apărătorul orașului în fața barbarilor și prezența sa constantă a fost elementul decisiv care a împiedicat dispariția și decăderea totală a numeroase orașe. În epoca merovingiană, orașul subzistă mai ales datorită funcțiunii sale religioase: reședință a episcopului și a personalului ecleziastic care îl înconjoară, el rămâne locul de desfășurare a unei vieți artisanale și comerciale. Mai mult, cele mai violente dezordini odată depășite, cartierele de locuit se formează încetul cu încetul în jurul mănăstirilor fondate pe mormântul vreunui personaj sfânt situat în afara zidurilor. Populația acestor orașe rămâne foarte redusă: Reims, unul dintre cele mai importante orașe, nu depășește 5 sau 6 000 de locuitori. Totuși, în perioada marilor regate merovingiene, în ansamblu, peisajul urban nu pare să se fi schimbat deloc din timpul Imperiului târziu. Spre exemplu, incintele și pavajul străzilor sunt întreținute. Dar situația se va degrada din ce în ce mai mult: începând cu secolul al VIII-lea, străzile devin un fel de smâncuri. ?

În mod curios, suveranii carolingieni s-au dezinteresat de fortificații: uneori chiar, ei i-au autorizat pe cetățeni să transforme fortificațiile în cariere de piatră. Dar, o dată cu invaziile din a doua jumătate a secolului al IX-lea și din secolul al X-lea (normanzi, unguri, sarazini), incintele au trebuit reparate sau reconstruite în mare grabă. În această perioadă, orașele sunt înaintea de toate fortărețe unde se refugiază, la orice alertă, populația din împrejurimi. Cu toată această insecuritate, perioada care începe în anii 750 și se încheie în anul 1000 nu corespunde unei decăderi urbane generalizate. Desigur, orașele din sud-estul Galiei suferă crunt în urma incursiunilor normande și musulmane. Dar, între Loara și Rin, asistăm la un progres urban constant, deși limitat: fie că este vorba de dezvoltarea, în secolul al X-lea, a unor vechi orașe precum Arras sau Metz, fie că ne referim la noile aglomerări născute din comerțul fluvial, precum porturile de la Saint-Omer și Gand, care s-au format în secolul al IX-lea pe lângă mănăstiri. În plus, în Italia bizantină se găsesc orașe foarte active, ca Napoli, Salerno și mai ales Veneția, care se naște puțin înaintea de 800 și devine curând o putere maritimă, a cărei prosperitate se datorează comerțului cu sclavi în direcția Orientului musulman.

2. Explozia urbană medievală. Ea începe în secolul al XI-lea și se continuă până la sfârșitul Evului Mediu.

A) Factorii dezvoltării urbane. Acesta rezultă în principal dintr-o foarte mare creștere demografică, devenită posibilă datorită încetării invaziilor, ameliorării condițiilor de securitate, precum și perfecționării tehnicilor agricole. Asistăm la o expansiune economică a Occidentului medieval,

marcată de reactivarea producției și a comerțului, acesta din urmă jucând un rol important în procesul de urbanizare. În fapt, creșterea populației urbane se datorează în principal imigrării țăranilor din împrejurimile orașului, fără a contesta prin aceasta rolul unor indivizi veniți adesea de foarte departe, veritabili aventurieri ai comerțului. În sfârșit, trebuie semnalat faptul că fenomenul urban a fost stimulat prin ameliorarea statutului juridic al locuitorilor, care au obținut de la seniorul lor cel puțin unele libertăți (statutul de om liber, privilegiu judiciar, militar, fiscal) și în unele cazuri chiar o autonomie completă.

B) Dezvoltarea orașelor existente. Este vorba în principal de vechile orașe romane, în exteriorul cărora s-au format, încă din epoca francă, burguri abătiale uneori fortificate (burgul Saint-Hilaire de la Poitiers). Începând cu secolul al XI-lea, acest proces se va amplifica în mod considerabil. O populație nouă se stabilește lângă sanctuarele periferice. Cartiere de artizani și de comercianți iau naștere și burgurile monastice se dezvoltă, uneori chiar depășind orașul, ca la Limoges și Arras.

În alte cazuri, aglomerarea negustorească nu se formează în jurul unei mănăstiri suburbane, ci chiar la poarta orașului, de-a lungul unui drum (Troyes, Dijon), pe malul unui râu (Bordeaux, Rouen, Orléans) sau pe malul opus debușeului unui pod (Paris, Lyon, Verdun).

Aproape pretutindeni s-a realizat un nou zid de apărare, reunind într-o singură incintă orașul vechi și cartierele noi de la periferie.

C) Apariția noilor orașe. Acestea sunt extrem de numeroase în Europa începând cu secolul al XI-lea, în mod spe-

cial în regiunile care, nefiind niciodată ocupate de romani, rămăseseră foarte puțin urbanizate.

a) *Orașele născute dintr-o mănăstire sau un castel.* Sunt orașe noi*, formate pornind de la un element non-urban.

Mănăstiri izolate au jucat același rol de nucleu al unei viitoare așezări urbane ca și cele care se aflau în apropierea unui oraș. Aceasta este originea unor orașe ca Saint-Denis, Luxeuil, Saint-Dié, Cluny sau Moissac. Nașterea acestor aglomerări rezultă în general dintr-o acțiune spontană pe care instanțele monastice au încurajat-o prin crearea de târguri și prin acordarea de privilegii noilor locuitori. Forța de atracție a mănăstirilor rezida în același timp în caracterul lor de loc fortificat, în importanța lor economică și în marile grupuri de oameni care se adunau cu ocazia pelerinajelor și a sărbătorilor religioase.

Numeroase orașe s-au născut pe lângă câte un castel, ceea ce se explică prin faptul că acesta reprezintă o protecție și că este cel mai adesea amplasat astfel încât să poată supraviețui un punct de trecere, un pod, un vad, un drum sau o intersecție de drumuri. Or acestea sunt condiții favorabile unei dezvoltări comerciale, cu atât mai mult cu cât seniorul oferă astfel locuitorilor o piață comercială. Pe de altă parte, castelul unde locuiește un senior puternic oferă el însuși posibilități suficiente pentru a-i atrage pe artizani și muncitori, pe negustori și, ca o consecință, pe hangii care îi vor adăposti. Acesta a fost procesul de formare al *portus*-ului care urma să devină orașul Bruges.

* În franceză, în original, *villes d'accession* (N.tr.).

b) *Creațiile urbane.* Ele sunt rezultatul acțiunilor unor regi, ale unor seniori laici sau ecleziastici și chiar, ca în Italia, ale puterii municipale.

Numeroase creații sunt legate de marile operațiuni de defrișare care au atins punctul culminant în secolul al XII-lea. Cu scopul de a-i atrage pe cei dispuși să defrișeze, seniorii le concesionează importante loturi din terenul pe care îl smulg naturii, le oferă un statut personal avantajos și creează aglomerări pentru a-i primi, fiecare dintre ei beneficiind de câte o parcelă pe care să-și ridice propria casă. În Franța, în secolul al XII-lea, se vorbește despre orașe noi (*villeneuves* sau *sauvetés*) atunci când creatorul este un senior din ierarhia bisericească. În secolul următor, termenul de bastidă se impune în sud-vest.

Chiar dacă cea mai mare parte a creațiilor medievale răspunde mai ales unor obiective economice, considerentele defensive sunt și ele importante, așa cum demonstrează, încă de la jumătatea secolului al XII-lea, fondarea orașului Montauban de către contele de Toulouse, pe drumul venind din Nord. În cea de a doua jumătate a secolului al XIII-lea și în secolul al XIV-lea, creația urbană în Franța meridională corespunde într-o mare măsură unor preocupări politice și militare. După cruciada albigenzilor, regalitatea care stăpânea vechile teritorii ale conților de Toulouse va duce o politică activă de urbanizare: fondarea orașului Aigues-Mortes și a burgului de la Carcassonne de către Ludovic cel Sfânt, crearea a numeroase bastide de către Alphonse de Poitiers. Rivalitatea franco-engleză va provoca în plus nașterea, la granițele provinciei Guyenne și ale posesiunilor regelui Franței, a unei serii de bastide, dintre care cea mai celebră este Montpazier, creație a lui Eduard I.

Un urbanism cu caracter politic și militar se regăsește și în alte țări europene, mai ales în Germania, unde principalele creații urbane sunt realizate de către feudalii puternici care luptă adesea contra împăratului. Unul dintre cei mai celebri, Henric Leul, duce de Saxa și de Bavaria, fondează în secolul al XII-lea orașele Brunswick, Lübeck, München și Schwerin. Începând cu secolul al XIII-lea, Cavalerii Teutoni creează în Prusia un mare stat monastic, în care fondează în jur de o sută de orașe aflate unele față de altele la distanțe de 30 până la 40 km.

D) *Populația orașelor medievale.* Este greu de apreciat numărul locuitorilor orașelor înainte de secolul al XIV-lea. Orașele cele mai populate se găseau în Italia, cu excepția Parisului, care număra probabil 200 000 locuitori, deși anumiți autori nu îi acordă mai mult de jumătate din acest număr. Milano și Veneția par a fi atins 200 000 locuitori, în timp ce Florența, Genova, Napoli și Palermo aveau circa 100 000. Celelalte orașe italiene, chiar cele puternice și active, nu depășeau câteva zeci de mii de suflete. Situația era aceeași în restul Occidentului. Gand și Bruges numărau în jur de 50 000 locuitori, Londra și Köln 40 000, Barcelona 35 000, Narbonne și Toulouse 30 000. Urmau apoi câteva orașe cu câte 20 000 de locuitori, printre care se numără Arras, Strasbourg, Praga și Viena. În general, o mare parte a orașelor medievale nu aveau decât câteva mii de suflete, altele chiar mai puțin.

3. Morfologia urbană în Evul Mediu.

A) *Planul orașelor medievale.* Acesta manifestă în perioada de început o totală ruptură față de împărțirea romană în

cvartale rectangulare. În zonele de periferie care se formează în jurul orașelor-cetăți, în orașele create spontan pe lângă o mănăstire sau un castel, dispunerea și traseul străzilor sunt extrem de neregulate, atât sub influența sitului, cât și din cauză că adeseori străzile au rezultat din transformarea unor mai vechi drumuri și poteci rurale. Până în secolul al XII-lea, nașterea și creșterea orașelor se face pe două căi: dezvoltarea lineară de-a lungul unui drum sau unui râu și dezvoltarea datorată atracției exercitate de un nucleu urban sau de către un edificiu major (castel, mănăstire, biserică), care va fi progresiv înconjurat de construcțiile noi. Atunci când această formulă de amplasare a edificiilor orașului devine regulă, se ajunge la o aglomerare circulară, precum cea a bastidei de la Bram, unde biserica este înconjurată de trei cercuri concentrice de case separate de străzi, în timp ce alte străzi radiale traversează orașul din centru spre periferie.

Începând cu mijlocul secolului al XII-lea, o dată cu fondarea orașului Montauban, se observă o revenire la traseele ortogonale. Fenomenul se afirmă în secolul al XIII-lea o dată cu crearea bastidelor, chiar dacă nu toate au un traseu ortogonal sistematic, precum Aigues-Mortes, Sainte-Foy-la-Grande sau Montpazier. Utilizarea planurilor ortogonale se regăsește atât în Italia, cât și în Europa centrală. Ele caracterizează sfârșitul Evului Mediu, chiar dacă în aceeași perioadă se formează în continuare sate-străzi sau burguri grupate în jurul bisericilor.

B) *Principalele elemente urbane.* – Fie că este autonom, fie că face parte dintr-un ansamblu politic mai vast, orașul medieval, rând pe rând agresor și agresat, trebuie să fie în măsură să-și asigure securitatea. El este înconjurat de ziduri,

aşa cum arată incintele conservate până în zilele noastre: Aigues-Mortes, Avignon, Carcassonne, Guérande, Avila, Cittadella, Rothenburg, York. Acelaşi imperativ al securităţii se regăseşte în ceea ce priveşte alimentarea cu apă. Dacă în general oraşele folosesc puţuri, cisterne, izvoare înglobate în incintă, ca şi apele râului traversând oraşul, acest fapt nu poate fi pus pe seama unei incapacităţi tehnice; apa adusă de la o sursă îndepărtată printr-un apeduct sau prin canale îngropate poate fi uşor oprită sau otrăvită de către inamic. La aceasta trebuie adăugat că, adeseori, oraşul medieval nu controlează teritoriile agricole înconjurătoare, inconvenient care este totuşi atenuat de practicarea agriculturii şi a creşterii animalelor în cadrul urban. În interiorul incintelor se află coteţe de păsări, grădini, vii, terenuri arabile şi veritabile turme de animale. Existenţa acestor spaţii libere a constituit principalul atu al oraşelor acestei epoci în materie de salubritate, căci ele nu aveau canalizare şi scurgerea apelor se făcea printr-o rigolă aflată în mijlocul străzii.

Străzile medievale sunt extrem de variate. În general întortocheate şi strâmte în oraşele cele mai vechi, ele sunt adeseori largi şi drepte în oraşele noi. Străzilor pariziene, dintre care multe nu depăşesc 1 sau 2 m, li se opun arterele bastidelor care ating 8 până la 10 m. Aceasta este o chestiune legată de epoca de construire pentru că, tăiată în secolul al XII-lea la Paris, strada Neuve Notre-Dame avea 7 m lărgime. Totuşi, chiar în noile oraşe, străzile nu sunt întotdeauna drepte, fie că se adaptează terenului, transformându-se uneori chiar în scări, fie că schimbări de direcţie voite răspund unor nevoi militare. De la sfârşitul secolului al XII-lea regalitatea se ocupă de pavarea străzilor Parisului. Filip-August ordonă

dalarea principalelor artere, pavarea altor străzi fiind pusă în sarcina riveranilor. Privind lucrurile la modul general, se poate afirma că, începând cu secolul al XIV-lea, majoritatea marilor oraşe aveau străzi pavate. Cât despre case, acestea au adeseori etajele ieşite în consolă deasupra străzii. În plus, mai ales casele amplasate în jurul pieţelor au în mod frecvent la parter arcade sau portice.

Cum biserica este adeseori înconjurată sau flancată de un cimitir, în această zonă se află rareori o piaţă. Piaţa principală este cea destinată negoţului, uneori o simplă lărgire a unei străzi, alteori un mare spaţiu de formă regulată, mai ales în oraşele noi. În această piaţă, adesea bordată de case cu arcade sau cu portice, se ridică hală, „invenţie genială, diferită de portic sau de bazilică, în care au loc tranzacţiile şi care permite controlul autorităţilor”⁶. Hala poate de asemenea să adăpostească întrunirile conducerii oraşului, aşa cum se întâmplă la Ypres. În cele mai multe cazuri, primăria este situată în piaţa comercială, dacă nu cumva, ca la Siena, târgul se ţine în Piazza della Signoria, în faţa Palatului Comunal. În Evul Mediu, accesul în piaţă nu se face prin mijlocul fronturilor care conturează piaţa: străzile debuşează în colţuri şi fluxul circulaţiei rămâne tangent laturilor pieţei. Astfel, în noile oraşe cu plan ortogonal, piaţa ocupă adeseori unul dintre patruleterele tramei stradale în tablă de şah.

În fine, oraşul medieval nu este un spaţiu nediferenţiat. El are cartiere bine determinate. Fenomenul este foarte vizibil în ceea ce priveşte meseriile, grupările spontane existente dublându-se câteodată prin decizia autorităţilor oraşului de

6. H. LEFEBVRE, *La production de l'espace*, Paris, 1974, p. 306.

a amplasa în același loc meseriile poluante sau zgomotoase, cum ar fi cele de măcelar sau de lucrător în metale.

4. Intervențiile autorității publice în materie de urbanism. Acestea sunt deosebit de importante în cadrul creației urbane. Fondatorul determină planul sau îi desemnează pe cei care sunt însărcinați să-l traseze, el fixează uneori lățimea străzilor și modalitățile de stabilire a limitelor loturilor, ordonă marcarea parcelelor, furnizează adeseori materialele pentru construcția caselor, mai ales a lemnului ce poate fi tăiat din pădurile învecinate. În schimb, îi obligă pe cei care au primit un amplasament să construiască într-o perioadă de timp relativ scurtă.

În plus, în orașele medievale, trebuie obținută de la autoritatea titulară a senioriei funciare permisiunea de a construi sau de a reconstrui. La Paris, începând din secolul al XIII-lea, acordul funcționarului regal însărcinat cu întreținerea drumurilor este necesar nu numai pentru a construi o casă. Tot el trebuie să autorizeze și construirea oricărui element de arhitectură care iese din frontul fațadelor afectând domeniul public al străzii, cum ar fi bănci, etalaje, trepte sau copertine deasupra intrărilor. În plus, același funcționar stabilește aliniamentul clădirilor noi. În aceeași epocă, pentru a construi la Arras trebuie obținută permisiunea abatelui de Saint Vaast, iar la Lyon pe cea a arhiepiscopului și a canonicilor. Dar, adeseori, în orașele de provincie acest sistem de autorizație prealabilă funcționează mai curând în sens fiscal decât urbanistic, eliberarea unei aprobări de construcție fiind condiționată de perceperea unei taxe. Totuși o evoluție va interveni în măsura în care unele orașe au obținut dreptul de control asupra

rețelei stradale, drept deținut adesea în trecut de instanțele senioriale; acestea vor încerca să controleze utilizarea solu-lui urban și să-i împiedice pe riverani să încalce spațiul stră-zii prin amplasarea inadecvată a construcțiilor sau prin construirea de volume ieșite din aliniament. Aceeași preocupare pentru protecția căii publice se regăsește în cadrul reglementărilor de urbanism care se dezvoltă începând cu secolul al XIV-lea, în principal în Italia, în orașe ca Florența, Siena sau Pisa, dar și în Franța, îndeosebi la Paris⁷. Eficacitatea acestor eforturi va rămâne totuși limitată. Atât în privința aliniamentelor, a consolelor peste stradă, cât și în încercarea de a împiedica blocarea străzilor prin plasarea celor mai diverse obiecte, sau a menținerii curățeniei, în toate aceste domenii autoritatea publică se lovește de o realitate fundamentală. Strada medievală constituie un fel de anexă a caselor care o bordează: mai mult decât o cale de comunicare, aceasta este un spațiu în care se trăiește.

Trebuie notat că o anumită preocupare de estetică a orașelor ia naștere începând cu secolul al XIV-lea. Acest lucru este foarte vizibil în Italia: spre exemplu, la Siena ca și la Florența, se impun anumite materiale pentru fațade. Chiar și în Franța, într-un oraș ca Saint-Flour, consulatul își afirmă responsabilitatea față de estetica urbană (*aspectus publicus*).

În fine, trebuie semnalat că în Evul Mediu există un sistem de exproprieri pentru cauze de utilitate publică, care este utilizat mai ales în vederea creării sau ameliorării fortificațiilor. Dacă nu există o procedură unitară, cel puțin

7. Ordonanțele regale din 15 ianuarie 1350 și 1 martie 1388, ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises...*, Paris, 1833.

suma despăgubirilor este în mod obișnuit fixată de către un juriu al exproprierilor⁸.

II. Renașterea: geneza urbanismului clasic

1. Ruptura față de urbanismul medieval.

A) *Teoreticienii secolului al XV-lea.* Cel mai important este desigur Alberti, care, hrănit cu scrierile lui Vitruviu și cultura antică, este primul care reia, ca arhitect și urbanist, problema platoniciană a cetății ideale. Este cert că acest umanist florentin rămâne atașat multor idei medievale, precum cea a strictei localizări a meșteșugurilor urbane. El se declară de altfel partizan convins al străzii sinuoase, căreia îi laudă farmecul. Dar tot el afirmă în același timp necesitatea de a face o excepție pentru străzile mai importante și în mod special pentru artera principală, care va trebui să fie aliniată și să fie bordată de portice cu un desen uniform. Celălalt aspect novator al lui Alberti rezidă în preocuparea sa pentru estetica urbană. Noțiunii de *comoditas*, dragă medievalilor, el îi adaugă exigențele termenului *voluptas*: orașul nu trebuie să fie numai comod, ci și frumos. În tratatul său de urbanism (*De re aedificatoria*), ca și în creațiile sale arhitecturale, el concretizează aspirațiile epocii sale către o estetică urbană care să se întoarcă la formulele Antichității. Îndeebi, cu Alberti, apare pentru prima dată „ideea că structura unei clădiri sau unui oraș poate depinde de un ansamblu de considerații raționale, avându-și propria logică”⁹.

8. A se vedea mai ales: A. RIGAUDIÈRE, *Saint-Flour, ville d'Auvergne au bas Moyen Age*, Paris, 1982; J.-P. LEGUAY, *La ville de Rennes au XI^e siècle à travers les comptes des miseurs*, Paris, 1968.

9. F. CHOAY, *La règle et le modèle*, p. 14.

Și el florentin, Filarete este inventatorul acelor trasee urbane în formă de stea care i-au fascinat pe oamenii Renașterii. Autor al unui *Tratat de arhitectură* redactat în vremea când era în serviciul condotierului Francesco Sforza, duce de Milano, el este primul care a conceput un plan radial-concentric pentru orașul ideal pe care îl propune și pe care îl numește Sforzinda. Desenul său are formă de stea cu opt colțuri, deci de poligon cu șaisprezece laturi, cu șaisprezece străzi radiale care converg către o piață centrală unde se ridică palatul suveranului. La acestea se adaugă piețe secundare și o mare arteră inelară. Schema perfect geometrică exprimă o căutare estetică semnificativă pentru o nouă stare de spirit: traseul unui plan frumos va fi de acum încolo un scop în sine. Această structură urbană centralizată și savantă reflectă în același timp autoritarismul, dar și preocupările intelectuale ale prințului italian din Renaștere, om universal, ambițios și cultivat, pentru care Francesco Sforza este unul dintre cele mai bune exemple. Orașul care îi poartă numele este conceput pentru el.

Ideea lui Filarete va fi reluată și adaptată de către Francesco di Giorgio Martini, artist și inginer originar din Siena. Desigur, în *Tratatul de arhitectură civilă și militară*, el admite că planul unui oraș trebuie să fie alcătuit în funcție de sit: adaptare la teren pe o colină, în șah pentru un oraș de câmpie amplasat pe malurile unui râu. Dar orașul său ideal este un octogon regulat, având în centru o piață octogonală din care pleacă opt străzi radiale tăiate de căi inelare concentrice față de traseul octogonal.

B) *Aportul inginerilor militari.* Dezvoltarea artileriei a avut un mare impact asupra urbanismului. Cele mai bune situri

urbane sunt de acum înainte câmpiile, uneori mlaștinile. Zidurile de apărare devin joase și solide, întărite cu numeroase bastioane. Inginerii militari au conceput cu precădere trasee urbane permițând apărătorilor ca, așezați în piața centrală, să poată acoperi cu focul tunurilor toate străzile principale. Este o idee pe care o regăsim în toate tratatele de arhitectură militară ale secolului al XVI-lea, atât în Italia (Maggi), cât și în Germania (Speckle) sau în Franța (Perret, Errard): fie că are forma unui pătrat sau a unui poligon cu șase, șapte, opt laturi sau mai multe, orașul fortificat ideal are ca element constant o mare piață din care străzile principale pleacă spre periferie. Strategia inspiră inginerilor soluții urbane comparabile cu cele ale lui Filarete și Martini.

C) *Arhitecții italieni din secolul al XVI-lea.* La începutul secolului, elevii lui Bramante, mai ales Fra Giocondo și Cesariano, încearcă să găsească în scrierile lui Vitruviu argumente ale superiorității traseului radial-concentric. Crezând că în ceea ce face urmărește spiritul lui Vitruviu, Fra Giocondo elaborează un proiect de oraș ideal circular, cu două incinte, cu străzi radiale, având în centru o piață în mijlocul căreia este amplasat un mare monument rotund. Cu toată analogia planului, punctul de vedere nu este același cu cel al inginerilor militari. Aici este vorba de punerea în valoare estetică a monumentului central, asupra căruia se vor putea îndrepta, convergente, toate privirile orașului¹⁰.

În a doua jumătate a secolului, arhitecții Vasari și Scamozzi se străduiesc să combine acest principiu al centra-

10. O asemenea organizare a planului, dragă lui Bramante, se regăsește și în tabloul *Logodna Fecioarei* pictat de RAFAEL (Pinacoteca di Brera, Milano). Această idee a unui templu circular în centrul orașului ideal este de asemenea prezentă la scriitorul utopist CAMPANELLA, în lucrarea sa *La città del Sole* (1620).

lității cu reîntoarcerea la traseele ortogonale. Orașul ideal își păstrează conturul poligonal, dar în interior numeroase străzi se taie în unghi drept, iar piața centrală are forma unui pătrat sau a unui dreptunghi.

D) *Celelalte influențe: teatrul, grădinile, pădurile.* O dată cu Renașterea, teatrul părăsește orașul real pentru a se adăposti în săli închise unde un decor de pânză pictată trebuie să dea iluzia orașului. Aceste decoruri vor juca un rol important în vulgarizarea temei perspectivei străzii cu un monument în ax, adesea un arc de triumf, așa cum o demonstrează modelele scenice prezentate de către Serlio în al său *Tratat de arhitectură*, precum și Teatrul Olimpic al lui Palladio din Vicenza.

În materie de grădini, Renașterea aduce de asemenea noi concepții care vor avea repercusiuni și asupra orașului. În opoziție cu grădina medievală, adeseori închisă, compusă din juxtapunerea unor pătrate independente, Italia secolului al XVI-lea va crea, îndeosebi la Villa d'Este și la Belvedere, grădina ordonată de-a lungul unei mari axe care domină întreaga compoziție geometrică.

Cât despre păduri, în timpul domniei lui Francisc I se începe amenajarea pădurilor în vederea vânătorii, devenită o plăcere mondenă la care participă chiar și doamnele de la curte. Vechiului sistem de poteci paralele i se adaugă o întregă rețea de stele din care pornesc numeroase alei radiale: aceste puncte centrale constituie locurile de regroupare și de observare a animalului urmărit. Stelele pădurilor de vânătoare vor fi transpuse în oraș și vor deveni modelul intersecției urbane.

2. Formarea marilor teme ale urbanismului clasic.

A) *Planificarea urbană.* Ideea unei concepții intelectuale referitoare la totalitatea spațiului urban, elaborată în Renaștere

prin intermediul proiectelor referitoare la orașul ideal, nu rămâne decât să fie aplicată în realitate.

Totuși, în practică, folosirea planificării urbane se limitează, în secolul al XVI-lea, la crearea de orașe noi de dimensiuni relativ reduse. De-abia în secolul al XVIII-lea acest sistem va fi pus în slujba unei remodelări a orașelor existente.

B) *Traseul urban*. În Evul Mediu, regularitatea sa nu era decât rezultatul unei lotizări metodice; ea devine în Renaștere una dintre condițiile frumuseții orașului. Începând cu secolul al XV-lea, se afirmă gustul pentru figurile geometrice savante, pentru frumoasele epure complexe ale poligoanelor regulate, acestea din urmă devenind, ele însele, obiect al satisfacției estetice.

În lipsa posibilității de a realiza aceste orașe ideale, practica urbană va reține totuși câteva principii: trascul rectiliniu al străzilor, căutarea unei axe permițând simetria în compoziția urbană, convergența străzilor către un edificiu sau o piață, crearea unei legături organice între diversele părți ale orașului.

C) *Perspectiva monumentală*. Ea se realizează recurgându-se la un monument plasat în capătul unui străzi, utilizat ca punct final și punct de sprijin al privirii. Este ceea ce G. Bardet numește „domnia monumentului țintă”¹¹.

Există deja o relație de condiționare între aceste două elemente: strada dreaptă și edificiul terminal. Acesta din urmă va putea fi o poartă, precum Porta Pia a lui Michelangelo la Roma, o biserică sau un element mai simplu, cum

11. G. BARDET, *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, Paris, Paris, 1951, p. 31.

sunt obeliscurile pe care Fontana le plasează la capetele unor străzi lungi, care leagă între ele bazilicile romane.

D) *Noua concepție a pieței*. Accesul în piața medievală se făcea în general prin colțuri, în prelungirea laturilor; centrul pieței nu putea fi perceput din străzile ce conduceau spre aceasta. Din contră, idealul Renașterii va consta în posibilitatea de a vedea, de pe oricare din străzile care ajung în piață, monumentul care ocupă centrul acesteia. Această exigență este perfect îndeplinită prin sistemul pieței circulare din care pleacă străzi radiale; ea se adaptează totodată pieței pătrate, cu condiția ca pătrunderea străzilor în piață să se facă prin mijlocul laturilor acesteia, pe liniile mediane. Câteodată sunt prevăzute, în colțuri, străzi trasate pe liniile bisectoarelor.

E) *Rolul fațadei*. O dată cu palatul Renașterii italiene apare fațada monumentală clasică, străpunsă de ferestre „interdependente unele față de altele și urmând toate un același ritm”¹².

F) *Arhitectura cu program*. Se numește program modelul arhitectural obligatoriu care trebuie să fie respectat de către toate construcțiile unei străzi, ale unei piețe, chiar ale întregului oraș.

Noțiunea de program se naște în 1492, atunci când ducele de Milano, Ludovic Maurul, ordonă locuitorilor micului oraș lombard Vigevano să demoleze casele din vechea piață comercială din apropierea palatului său, pentru a reconstrui fațadele într-o arhitectură unitară. Dacă se poate spune că

12. S. GIEDION, *Espace, temps, architecture*, Bruxelles, 1968, p. 55

programul arhitectural a fost inventat de fiul unui condotier, această constatare nu explică întru totul ceea ce se întâmplă la Vigevano. Există în istorie puteri mult mai autoritare care nu au încercat ceva asemănător. Ceea ce interesează aici este concepția estetică stând la baza deciziilor puterii. Or, aceasta conduce la unitate arhitecturală, acea unitate pe care omul bogat și cultivat al Renașterii o dorește pentru reședința sa. Fiecare palat, cu propria sa coerență arhitecturală, este expresia puternicei individualități a proprietarului său. Unitatea de stil constituie deci imaginea arhitecturală a individualismului Renașterii. Dar în burgul Vigevano, individul Ludovic Maurul este în același timp și principele, unul dintre cei mai puternici ai Italiei; el își va pune puterea în serviciul propriului său individualism estetic, impunând în vecinătatea propriului palat o unitate arhitecturală pe gustul său.

3. „Utopia” lui Thomas Morus. Această operă a secolului al XVI-lea se caracterizează printr-o foarte precisă „modelare spațială” a unei dorite realități viitoare. Într-adevăr, *Utopia* „propune un model de organizare a spațiului care poate fi realizat și... posedă capacitatea de a transforma lumea naturală prin instaurarea unor spații de factură inedită”¹³. Trebuie neapărat insistat asupra faptului că gânditorii utopiști standardizează cadrul construit urban și rural. Cele 54 de orașe ale acestora sunt edificate urmând același plan și oferă aceeași imagine. Pe terenurile din afara orașelor sunt presărate case identice. Atunci când sunt diferite, aceasta se datorează doar varietății reliefului sau naturii solului. Astfel ni se înfățișează cadrul de viață al acestui popor vir-

tuos. Se poate vorbi aici de o organizare a spațiului cu valoare universală, a cărei reproducere este de dorit în orice loc și orice epocă. Morus atribuie modelului spațial calități terapeutice, asigurând trecerea societăților existente, prea corupte, către societăți virtuose.

4. Principalele realizări urbanistice.

A) Creatia urbană. Aceasta este mai puțin activă decât în Evul Mediu, acțiunile de defrișare a solului european putând fi socotite ca încheiate. Un oarecare număr de orașe sunt totuși fondate în secolul al XVI-lea, din rațiuni militare, economice sau religioase.

Trebuie notat că majoritatea acestor realizări rămâne foarte îndepărtată de proiectele orașelor ideale. Foarte adesea se face apel la formula medievală a traseelor rectangulare și a tramei stradale în tablă de șah.

a) Orașele-fortărețe. Cum orașul Vitry-en-Perthois din provincia Champagne fusese ars de către imperiali, Francisc I a decis în 1545 reconstruirea lui la oarecare distanță de vechiul amplasament, după planurile inginerului Marinî: astfel a luat naștere Vitry-le-François. Orașul are traseele stradale în tablă de șah, ceea ce nu constituie o caracteristică originală. Veritabila noutate constă în faptul că planul este ordonat de către două mari axe perpendiculare, care se intersectează în centrul unei vaste piețe pătrate, cu colțurile închise. Este pentru prima dată că această schemă caracteristică pentru urbanismul clasic este realizată în Franța.

În același an, Francisc I fondează micul oraș întărit de la Villefranche-sur-Meuse, după planurile inginerului Maggi. Planul este un pătrat, având în centru o piață și ea pătrată,

13. P. CHOUY, *La règle et le modèle*, p. 163 și urm.

de unde pornesc opt străzi trasate după direcțiile medianelor și diagonalelor. Aproape în același moment, Carol Quintul decide crearea, de cealaltă parte a frontierei, a unui oraș fortificat construit după același plan: acesta va fi Mariembourg. Apoi, cum această fortăreață a fost cucerită de către francezi, Filip al II-lea fondează Philippeville, oraș pe plan pentagonal, cu zece străzi radiale plecând din piața centrală. Aproape același traseu se regăsește la Rocroi, fortăreață creată în aceeași epocă de către francezi.

În a doua jumătate a secolului al XVI-lea, o importantă operație de urbanism militar este realizată în insula Malta, pe atunci grav amenințată de turci. Marele maestru Jean Parisot din La Valletta decide construirea unui nou oraș puternic fortificat și obține pentru realizarea lui un ajutor financiar important de la întreaga creștinătate. Dacă planul orașului La Valletta nu este altceva decât un simplu plan în tablă de șah, el are cel puțin o axă, o spină dorsală: la strada Reale.

În aceeași epocă, ducele Carol al III-lea de Lorena creează, alături de vechiul oraș medieval Nancy, un oraș nou din care vrea să facă un puternic loc întărit, foarte necesar Lorenei, care se găsește prinsă între Franța și Imperiu. Și aici, planul rămâne la formula traseului stradal ortogonal, în tablă de șah.

În ultimii ani ai secolului al XVI-lea se întâlnesc în fine orașe conforme traseelor ideale ale arhitecților și inginerilor. Cel mai celebru este orașul Palma Nuova, construit de către Venetia pentru protejarea teritoriului său contra amenințărilor turcești și austriece. Planul orașului este o frumoasă epură perfect regulată, desenată de Scamozzi: un poligon cu nouă laturi, având în centru o piață hexagonală, din care pleacă șase străzi principale; douăsprezece străzi secundare se opresc înainte de a ajunge în piață, iar drumurile inelare

au forma unor poligoane regulate cu nouă laturi. Realizarea acestui oraș a suscitat o vie admirație și a inspirat planul fortăreței Coeworden, fondată de olandezii care tocmai se separaseră de Țările de Jos catolice.

b) Porturile comerciale. – Este vorba îndeosebi de porturile Le Havre și Livorno. Le Havre s-a născut din crearea unui bazin portuar* la vărsarea Senei, acțiune întreprinsă la cererea locuitorilor din Rouen. Francisc I autoriza în același timp formarea unui oraș, dar de-abia douăzeci de ani mai târziu, în 1541, regele a impus locuitorilor, cu oarecare întârziere, un plan care nu era altceva decât un simplu plan ortogonal, cu trama stradală în tablă de șah. Inginerul Bellarmato a fost însărcinat să stabilească aliniamentele, ca și să-i oblige pe constructori să respecte o anume unitate arhitecturală. Bellarmato s-a ocupat de asemenea de problemele legate de evacuarea apei și reziduurilor. Neputând să realizeze, așa cum și-ar fi dorit, canale boltite subterane, el a reluat sistemul medieval al străzii-canal din interiorul insulei de locuințe, trecând printre zidurile grădinilor¹⁴. Totuși o inovație a fost introdusă: constructorii caselor erau obligați să le racordeze la această scurgere prin canale subterane.

Cât despre orașul Livorno, acesta a fost fondat în jur de 1575 de către Francesco I de Medici, ducele al Toscanei, după un plan rectangular desenat de inginerul și arhitectul Buontalenti. Cu ajutorul lui Ferdinand I, la sfârșitul secolului al XVI-lea, orașul va fi împodobit cu o piață cu program, piața armelor, ca și cu o statuie a marelui duce situată în

* În franceză, *havre* = port (N. tr.).

14. Același sistem era folosit la Montpazier.

zona portului. Pentru a-i atrage pe locuitori în portul liber de la Livorno, Ferdinand a chemat aici negustori și refugiați din toate țările și de toate religiile. Cei mai atrași de acest loc au fost evreii din Spania, care s-au stabilit aici în număr mare.

c) Creațiile urbane rezultate din rațiuni de ordin religios. Anumiți principii germani protestanți vor fonda orașe pentru a-i primi pe coreligionarii lor, refugiați din țările vecine în urma persecuțiilor și tulburărilor religioase. Astfel vor lua naștere Phalsbourg, Lixheim și mai ales Freudenstadt, creație a marelui duce Frederic I de Württemberg, către sfârșitul secolului al XVI-lea. Acesta este un oraș construit după un plan mai puțin obișnuit, care sugerează suprapunerea unei serii de pătrate, având în același timp cele patru străzi principale situate după traseul medianelor.

B) Evoluția orașelor existente.

a) Roma. La începutul secolului al XV-lea, această așezare nu mai are nici măcar aparența unui oraș. Cea mai mare parte a populației de 30 000 de locuitori este concentrată aproape de Tibru, pe amplasamentul Câmpului lui Marte. Restul orașului antic, mai ales zona colinelor, s-a întors la viața rurală.

Papii Renașterii și-au propus să facă din Roma un oraș demn de rolul său de capitală spirituală a Europei. Ei au început prin a-și construi uneltele necesare realizării unei politici urbane. Începând cu 1452, papalitatea își rezervă nominalizarea ofițerilor însărcinați cu rețeaua stradală (*magistri varium*), care până atunci depindeau de puterea municipală. În paralel, papii elaborează o importantă legislație de urbanism, care se bazează în mod special pe afirmarea

dreptului de expropriere în schimbul unei despăgubiri corecte și convenabile, pe recuperarea de la proprietarii riverani a veniturilor suplimentare pe care le realizează ca urmare a faptului că beneficiază de lucrările publice, pe obligarea proprietarilor unui teren sau a unei construcții în stare proastă să vândă oricui ar dori să realizeze pe acel loc un edificiu frumos.

Dar, pentru a reda viață unei Rome care plutește în veșmântul prea larg al incintei lui Aurelian, trebuia să fie adusă apa pe colinele spre care apeductele romane o conduceau odinioară. Este lucrul de care s-a ocupat mai întâi Nicolae al V-lea la mijlocul secolului al XV-lea și, cu precădere, Sixtus al V-lea la sfârșitul secolului al XVI-lea și Paul al V-lea la începutul secolului următor.

Papalitatea își îndreaptă eforturile asupra străzilor. În orașul vechi se începe lărgirea și rectificarea vechilor drumuri pentru a le transforma în mari străzi drepte, precum Via Giulia. Se trasează, mai ales sub Sixtus al V-lea, o rețea de străzi largi și rectilinii care traversează zonele încă rurale ale incintei, acolo unde apa va permite crearea de noi cartiere. Aceste mari axe de comunicare, create sub conducerea lui Fontana, au ca funcțiune esențială refacerea legăturilor dintre principalele sanctuare romane. Practicile religioase ale Contrareformeii impun într-adevăr pelerinilor veritabile circuite în Roma; Sfântul Filippo Neri predică vizitarea într-o singură zi a șapte bazilici majore. „Marile biserici ale orașului, grație traseului lui Sixtus al V-lea..., își trimit una alteia credincioșii...; biserica trebuie să fie văzută de foarte departe... linia dreaptă care duce la sanctuar scurtează lungul drum al pelerinului.”¹⁵

15. G. LABROYE, „Aspects de l'urbanisme romain”, în *L'urbanisme de Paris et l'Europe (1600-1650)*, prezentat de P. FRANCASTEL, Paris, 1969.

b) Celelalte orașe ale Italiei. Principalele realizări de urbanism sunt legate de crearea unor piețe concepute ca vaste curți ale unor palate, cu arcade la parter. În lipsa unei arhitecturi unitare, ca la Vigevano, se caută să se obțină măcar impresia de unitate pe care o oferă Piazza Santissima Annunziata la Florența. În plus, se încearcă decorarea piețelor cu elemente arhitecturale: coloană, obelisc, fântână, statuie. Printre piețele cele mai remarcabile, vom adăuga celor deja citate Piazza della Signoria din Florența, cea a Domului din Pienza, Piazza San Marco și Piazzetta din Veneția.

În Italia Renașterii, străzile sunt arareori bordate de o arhitectură cu program. În tablourile sale, Francesco di Giorgio nu pictează niciodată două case asemănătoare. Și, la începutul secolului al XVI-lea, Bramante, însărcinat de către Iuliu al II-lea să creeze prima stradă dreaptă a Romei, Via Giulia, nu încearcă deloc să-i confere o unitate arhitecturală¹⁶. Cu toate acestea, la Florența, strada Uffizi este bordată de construcții cu decoratie uniformă, ridicate de Vasari pentru a adăposti serviciile administrative ale familiei Medici.

În unele orașe se realizează extensii notabile, precum la Ferrara și mai ales la Napoli, unde viceregele spaniol Pedro de Toledo pune să se traseze în vestul orașului o mare stradă rectilinie, având mai mult de 2 km lungime. În legătură cu această arteră, actuala Via Roma, el creează un nou cartier cu plan în tablă de șah. Operațiunea corespunde în special unei preocupări pentru apărare și pentru menținerea ordinii, viceregele impunând soldaților spanioli obligația de a locui în noul cartier, în așa fel încât, în caz de alertă, aceștia să se poată aduna pe strada principală. Dar aceasta este mărginită

16. Vezi M. TAFURI, *Via Giulia...*, Roma, 1973.

de palate și magazine și devine, înainte de toate, un loc la modă, o veritabilă promenadă.

c) Paris. La începutul secolului al XVI-lea, regii nu fac decât să treacă prin Paris cu ocazia unor ceremonii. Decât să locuiască în palatul Tournelle, ei preferă castelele regale de pe malurile Loarei. Ludovic al XII-lea se va îngriji totuși să importe în capitală, cu ocazia reconstruirii podului Notre-Dame, ideea italiană de program arhitectural. Noul pod, construit în 1507, bordat de case riguros identice, cu arcade și decor pictat, a fost declarat de către contemporani cea mai frumoasă stradă din Paris. Influența orașului Vigevano este incontestabilă, mai ales dacă ne gândim că Fra Giocondo, arhitectul podului, este un discipol al lui Bramante, care lucrase pentru Ludovic Maurul. De altfel, Ludovic al XII-lea, care se proclamă moștenitor al familiei Visconti, nu poate decât să dorească introducerea modei milaneze în Franța.

În 1527, presat de nevoia imperioasă de bani și constrâns să ceară ajutorul financiar al parizienilor, Francisc I revine să se instaleze printre aceștia. Reîntoarcerea regelui antrenează două decizii foarte importante pentru urbanismul capitalei: construirea unui palat rezidențial în locul vechiului Luvru și formarea de noi cartiere.

În legătură cu construcția noului Luvru, Francisc I întreprinde amenajarea malurilor Senei, care începe cu crearea cheiului palatului Luvru, urmat, pe parcursul secolului al XVI-lea, de o serie de alte cheiuri. Este vorba de dorința de a deschide palatul către râu, de a-l face să beneficieze de spectacolul pe care acesta îl constituie. Și, în același spirit, Henric al III-lea decide în 1578 construirea primului pod parizian fără case, Pont-Neuf.

În paralel, lipsa de bani obligă regalitatea să înceapă să înstrăineze vechile reședințe, palatele Saint-Paul, d'Artois,

de Bourgogne, d'Angoulême. Lotizările făcute acum se datorează numai necesităților financiare, fără nici o preocupare pentru estetica urbană.

Din contră, Fântâna Inocenților corespunde unei dorințe de a rivaliza cu arta italiană. Dar aceasta nu este decât o realizare fragmentară, așa cum sunt podurile și cheiurile.

În general, Parisul își păstrează structura medievală. Cu toate eforturile sale, puterea regală nu reușește să obțină lărgirea străzilor cu ocazia reconstruirii unor edificii. Desigur, Francisc I ordonă ca reconstruirea caselor să facă să dispară ieșirile din aliniament și folosirea abuzivă a străzii de către proprietarii riverani. Dar într-un document din 1554, Henric al II-lea constată că aceste dispoziții nu au avut nici un efect: peste tot unde s-au făcut reconstrucții, acestea au păstrat vechile alinamente. Regele îl face responsabil de acest lucru pe funcționarul său însărcinat cu administrarea și întreținerea drumurilor, ca și pe funcționarii altor proprietari funciari parizieni. El ordonă demolarea a tot ce a fost construit fără a se ține cont de legislația regală, și mai ales demolarea unci întregi serii de „loje, magazine, dughene“ care blochează circulația pe Rue de la Ferronnerie. Dar nimic din toate acestea nu se va face și, cincizeci și șase de ani mai târziu, Henric al IV-lea este asasinat pe această stradă, într-un moment de îmbulzeală favorizat de dezordinea care domnește încă aici.

În fine, trebuie semnalat că regalitatea, la mijlocul secolului al XVI-lea, se arată pentru prima dată îngrijorată de gigantismul capitalei, caracteristică relativă de altfel. Din 1548, Henric al II-lea interzice orice creștere a Parisului. Aceeași politică se regăsește de altfel într-o ordonanță referitoare la Londra dată de regina Elisabeta în 1580.

d) Madrid. Prin decizia lui Filip al II-lea, acest mic oraș devine în 1561 capitala spaniolă. Alegerea este desigur legată de proximitatea Escorialului, pe atunci în construcție. Mai mult, Madridul este situat foarte aproape de centrul geometric al peninsulei, ceea ce constituie un element important într-o epocă îndrăgostită de geometrie și de simboluri (planul Escorialului reproduce grătarul Sfântului Laurențiu).

Preocupat de a asigura locuințe pentru întreaga sa curte în acest mic oraș, regele a promulgat o lege care îi obliga pe locuitori să rezerve etajele superioare ale caselor lor pentru funcționarii Coroanei. Răspunsul madrilenilor a fost renunțarea la construirea de case cu mai mult de un nivel, dispensate astfel de servitutea impusă de rege: erau numite *casas de malicia*. La edificarea de case cu înălțime mică a contribuit și alt factor: pentru a-și proteja incintele de priviri indiscrete, mănăstirile limitau înălțimea clădirilor înconjurătoare.

e) Orașele Flandrei. În aceste orașe, pe atunci sub dominație spaniolă, construcția în secolul al XVI-lea este strict reglementată de către autoritatea municipală, reprezentată de magistrat. Astfel, la Lille, este impusă alegerea între trei tehnici de construcție bine determinate: clădirea de piatră și cărămidă; zidul cu schelet de lemn și cărămidă; construcția „cu schelet îmbrăcat“, în care lemnul care formează armătura gurilor dispăre în spatele panourilor de zidărie. Supraveghetorul lucrărilor orașului, un fel de arhitect municipal, este însărcinat să vegheze asupra respectării acestei reglementări. Deși este vorba de un control tehnic, acesta nu va întârzia să se extindă și asupra stilului caselor. Într-adevăr, magistratul cere un plan și un desen de fațadă pentru construcția proiectată, în așa fel încât să ușureze controlul arhi-

tectului responsabil cu lucrările din oraș; așa se face că locuitorii îl însărcinează pe acesta din urmă să le facă planurile, fiind astfel siguri că își vor obține autorizația de construcție; dar, ca o consecință, toate casele noi ilustrează opțiunile sale estetice, cu atât mai mult cu cât ceilalți arhitecți nu au decât avantaje imitându-i stilul. Fenomenul va cunoaște întreaga sa amploare în secolul al XVII-lea, când arhitectul municipal este Julien Destrez: se observă atunci cum, în întreg orașul Lille, crește numărul caselor construite în stilul Bursei, al cărui autor este chiar el.

Capitolul III

URBANISMUL ÎN SECOLELE AL XVII-LEA ȘI AL XVIII-LEA

Această perioadă corespunde apogeei urbanismului clasic. În esență, ea este dominată de influența franceză, care o înlocuiește pe cea a Italiei pe parcursul secolului al XVII-lea.

I. Idealurile urbane

Acestea sunt descifrabile nu numai în proiecte sau realizări, ci și în legislație, în practica administrativă, în scrierile filozofilor, arhitecților, medicilor, ale tuturor acelor care se interesează de oraș și care sunt din ce în ce mai numeroși.

1. Preocupările de ordin practic.

A) Refuzul gigantismului urban. În epocă se estimează că un oraș nu poate depăși fără pericole o anumită dimensiune: „trebuie... fixată întinderea sau mărimea unui oraș pentru ca el să nu fie distrus de propria sa amploare”¹⁷. Astfel, puterea regală încearcă să limiteze creșterea Parisului, sin-

17. N. DELAMARE și LE CLER DU BRILLET, *Traité de la police*, t. IV, Paris, 1738, p. 349.

gurul mare oraș francez, care are în jur de 500 000 de locuitori în secolul al XVIII-lea.

a) Legislația regală Ordonanța din 1548 care interzicea orice nouă extindere a Parisului nu a fost respectată sub Henric al IV-lea, care era înainte de toate preocupat de revigoarea capitalei sale după războaiele religioase. Ludovic al XIII-lea interzice în 1627 orice nouă creștere a orașului, sub pedeapsa demolării edificiilor construite și a confiscării materialelor și terenului. Pentru a concretiza limitele care se cereau respectate, el a pus să se fixeze borne în 1638. Cu toate acestea, Parisul și-a continuat creșterea: vor fi recensate în 1670 aproape 1 300 de locuințe construite dincolo de borne. Acestea s-au înmulțit de-a lungul drumurilor care ieșeau din oraș și suburbiile au început să se întindă ca niște tentacule. Ludovic al XIV-lea a aplicat o amendă contravenienților, a reînnoit interdicția și a ordonat în 1672 o nouă marcarea cu borne a limitelor orașului. Dar acțiunea sa a fost un eșec, căci construcțiile au început să prolifereze între diversele cartiere periferice, în detrimentul spațiului agricol.

Guvernarea lui Ludovic al XV-lea reacționează cu vigoare la această situație prin declarația regală din 1724. Textul ei diferențiază în mod riguros teritoriul orașului de cel al cartierelor de periferie. Dacă în cadrul orașului el lasă locuitorilor libertatea de a-și construi casele așa cum doresc, în suburbii este interzisă edificarea marilor palate cu parcuri ale aristocrației și marii burghezii. În această zonă a periferiei este autorizată doar construirea de case joase și numai pe terenurile având o latură pe străzile existente, măsură care urmărește să împiedice transformarea în terenuri construibile a celor care nu au deja această destinație. În fine, este

interzisă construirea dincolo de bornele care marchează ultimele case ale fiecărei străzi de la periferie.

Infinit mai bine compusă decât textele precedente, declarația din 1724 nu va fi nici ea respectată. Dar, în mod paradoxal, construirea unui mare număr de case în afara limitelor din 1724 pare a fi liniștit puterea regală, căci această creștere nu a fost însoțită de catastrofele de care se temea regalitatea. Astfel, o declarație regală din 1765 vine să lărgască în mod considerabil zona construibilă din jurul orașului și să dea autorizație de construire tuturor celor care o cer. A rezultat de aici o asemenea activitate febrilă în construcții, încât regalitatea s-a speriat și a suspendat aplicarea textului. În consecință, legislația din 1724, deși respectată în mică măsură, a rămas în vigoare până la sfârșitul Vechiului Regim. Guvernul rămâne fidel principiului de limitare a suprafeței Parisului, resemnându-se în același timp cu o creștere semi-clandestină a orașului, pe care o confirmă de altfel prin amplul traseu al incintei de ziduri a Fermierilor Generali*.

b) Motivațiile puterii. Acestea se bazează pe o analiză a pericolelor pe care le poate antrena gigantismul urban. Se invocă dificultățile de aprovizionare și creșterea prețului alimentelor; dificultatea de a asigura ordinea publică și buna funcționare a administrației; depărtarea între diversele cartiere, determinând relații defectuoase în cadrul orașului; teama că edificiile din centru vor fi neglijate pe măsura construirii caselor noi de la periferie; și, în fine, necesitatea de a menține o centură de cultură agricolă destinată producției de „legume și fructe” indispensabile pentru aprovizionarea

*Construită în 1784-1791 (N. tr.).

populației. Astfel, procesul marelui oraș modern este intențat încă din timpul Vechiului Regim.

B) Imperativele circulației. Ea are nevoie de străzi largi și drepte destinate să pună în legătură directă diferitele cartiere, ca și principalele edificii.

Prin faimosul edict din 1607, Henric al IV-lea îl însărcinează pe Sully, numit mare funcționar al administrației generale a căilor publice orășenești*, să vegheze la rectificarea traseului străzilor. Stabilind aliniamentele, el va trebui să facă să dispară „pluriile sau coturile” drumurilor publice și să aibă grijă de lărgirea lor. Cu toate acestea, se va trece cu adevărat la realizarea acestui program de-abia la sfârșitul secolului al XVII-lea și în secolul al XVIII-lea. În această epocă, mai mult decât oricând înainte, aliniamentul este un instrument în slujba facilitării circulației.

Declarația regală din 1783 ordonă ca la Paris noile străzi să aibă cel puțin 10 m lărgime¹⁸. Cât despre străzile existente, ele vor fi progresiv lărgite la această dimensiune, pe măsura reconstruirilor. Pentru Marsilia, o ordonanță a intențentului din Provence, din 1787, decide că nu se vor putea deschide noi străzi cu mai puțin de 5,5 m lărgime. Străzile cele mai largi sunt străpungerile destinate să ușureze traversarea orașului de către un mare drum, ca la Orléans și Tours, sau magistralele trasate în plin câmp, la periferia urbană: cartierul Invalizilor și al Școlii Militare la Paris, Le Grand Rond la Toulouse.

* În franceză, *grand voyer* (N. tr.).

18. În practică, începând din 1787, administrația veghează ca străzile să aibă 12 m lărgime, din care fiecăruia trotuar i se acordă câte 2 m.

C) Exigențele salubrității. Acestea sunt preocupări caracteristice secolului al XVIII-lea.

a) Circulația aerului. Începând din 1740 se crede că aerul, fluid vital, este în mod periculos viciat de către oraș. Trebuie deci să i se asigure o circulație liberă. Acesta este un motiv în plus care susține necesitatea lărgirii străzilor. De altfel, unul dintre obiectivele legislației regale din 1783 și 1784 relative la lărgimea străzilor și înălțimea caselor este chiar acela de „a face aerul mai salubru prin facilitarea circulației sale”.

Un alt loc de circulație a aerului este constituit de grădini. Dar multe dintre grădinile medievale au dispărut în secolul al XVI-lea, mai ales la Paris, pentru a face loc construcțiilor. Ele trebuie deci înlocuite prin grădini publice și promenade, la care se adaugă grădinile private, dintre care unele sunt deschise publicului: Tuileries, Palais-Royal, Luxembourg, Jardin du Roi (Jardin des Plantes). În secolul al XVIII-lea, moda promenadelor și a grădinilor se răspândește până în cele mai mici orașe de provincie.

b) Igiena urbană. Ea se bazează pe pavarea străzilor, care este generalizată în Parisul secolului al XVIII-lea, ca și pe crearea unui sistem de canale de scurgere al cărui prim element a fost pâraul Ménilmontant, transformat în canal de scurgere în jur de 1740 de către magistratul negustorilor, Michel Turgot, și acoperit cu bolți de către riverani¹⁹. Către

19. Trebuie precizat că aceste canale nu evacueau decât apa de pe străzi, ele nu erau legate de case. La Paris, în virtutea obiceiului, acestea din urmă erau obligate să aibă fose septice, a căror golire era riguros reglementată și, mai ales, trebuia să fie efectuată în timpul nopții. Doar în cadrul acțiunii de reconstruire a unui oraș, ca la Rennes, se renunță la fosele septice pentru a crea un sistem complet de conducte de scurgere subterană.

sfârșitul secolului se încearcă dezvoltarea rețelei de canale pariziene și suprimarea șanțurilor care ocupă mijlocul străzilor, transformându-le adeseori în pâraie de netrecut.

Pe de altă parte, activitățile poluante desfășurate în centrul orașelor, precum cele ale abatoarelor, ale tăbăcăriilor și ale „topitorilor de grăsime“, aduc prejudicii mari și fac aerul irespirabil. Administrația reușește cel mult să concentreze tăbăcarii în cartierul Saint-Marcel, să restrângă tăierile de animale la Île aux Cygnes. A fost adesea propusă construirea abatoarelor în afara teritoriului orașelor, dar acest lucru a rămas în stadiu de proiect.

Cât despre închisori și spitale, acestea sunt și ele considerate surse de poluare a aerului de către administratori și igienişti, care propun amplasarea lor către periferie. Dar și aici, realizările sunt mai modeste decât ambițiile.

c) Separarea viilor și morților. Către sfârșitul Vechiului Regim, se ajunge la concluzia că există o legătură directă între mortalitate și „exalațiile“ provenind din cimitirele urbane și din mormintele bisericești. Atât în sate, cât și în capitală, cimitirul devine „țapul ispășitor pe care se concentrează frica de boli și de contagiuni“²⁰. Este adevărat că starea multor cimitire nu pledează deloc în favoarea lor. Strâmte, supraîncărcate, prost întreținute, adesea deschise sau prost închise, ceea ce permite uneori vitelor să pască sau câinilor și porcilor să dezgroape cadavre, în unele cazuri depozite de gunoi, ele pot constitui în același timp un loc de joacă pentru copii,

20. J. THIBAUT-PAYEN, *Les morts, l'Église et l'État dans le ressort du parlement de Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1977, p. 226.

Sub influența medicilor și a igieniştilor, mințile luminate consideră că aici se află una din cauzele mortalității ridicate din anii 1770-1785.

un loc de întâlnire pentru amănți, un spațiu în care țesătorii își usucă lâna sau chiar o cale de comunicare. Cimitirul aparține deci în egală măsură celor vii și celor morți; în opinia epocii acest fapt face să crească riscul contagiunilor.

În 1776, regele interzice înhumările în biserici și ordonă transferul cimitirelor insalubre în afara aglomerărilor urbane. Dar aplicarea textului se va lovi de numeroase dificultăți, uneori chiar de răzmerițe, masa populației rămânând fidelă mentalității tradiționale moștenite din Evul Mediu, care se bazează pe marea familiaritate cu moartea și cu morții. În ciuda acestor opoziții, în ultimii ani ai Vechiului Regim asistăm la numeroase translatări de cimitire.

D) Dotările urbane. Nu poate fi vorba de enumerarea tuturor acestora. Să cităm bisericile, spitalele, primăriile, palatele de justiție, intendentele, piețele și în fine cazărmile, teatrele, grădinile publice care sunt caracteristice pentru secolul al XVIII-lea. Trebuie notat că unele dintre aceste edificii, în special teatrele, constituie poli de animație în cadrul noilor cartiere²¹.

Din secolul al XVIII-lea datează ideea foarte modernă a unei arhitecturi expresive, mai ales în ceea ce privește edificiile publice: funcțiunea clădirii trebuie să fie exprimată prin arhitectura sa. Această preocupare este foarte vizibilă la principalele edificii pariziene din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea: Monetăria, Școala de Medicină, Hala de grâu, Odeonul²².

21. Teatrul Graslin la Nantes, Odéon la Paris. Vezi D. RABREAU, *Le théâtre et l'embellissement des villes de France au XVIII^e siècle*, teză de doctorat, Paris, 1978, urmând să apară publicată sub titlul *Apollon dans la ville*.

22. A se vedea mai ales M. MOSSER și D. RABREAU, „Paris en 1778: l'architecture en question“, în *Dix-huitième siècle*, nr. 11, 1979, pp. 141-164.

Alimentarea cu apă a orașelor constituie o preocupare majoră în Franța secolului al XVIII-lea. În orașele de provincie crește numărul aducțiunilor și castelelor de apă. La Paris, apa fântânilor este asigurată de pompele instalate în secolul al XVII-lea, cea de la Pont-Neuf (Samaritaine) și cea de la podul Notre-Dame; locuitorii sunt aprovizionați de către numeroșii sacagii. În fața acestei realități care nu este deloc strălucită, celebrul inginer de poduri și șosele Perronet propune un sistem de apeducte care ar fi permis captarea apelor râului Yvette. Se preferă totuși să se imite exemplul Londrei, unde funcționează zece pompe cu abur. Acest sistem este introdus la Paris de către frații Perrier, care primesc în 1777 privilegiul exclusiv al utilizării acestuia pe timp de cincisprezece ani. În ceea ce privește ideea captării, ea triumfă la începutul secolului al XIX-lea, o dată cu derivarea apelor râului Ourcq de către inginerul Bruyère, elevul lui Perronet.

2. Estetica urbană.

A) Regularitatea străzilor. Este una dintre axiomele urbanismului clasic, legat de noțiunea perspectivei monumentale: „Frumusețea orașului constă mai ales în alinierea străzilor”²³.

B) Traseul urban. Pentru a fi considerat frumos, acesta trebuie să corespundă unei figuri geometrice regulate.

În Franța secolului al XVII-lea, creațiile urbane și în special orașele-fortărețe ale lui Vauban demonstrează predilecția pentru planurile în tablă de șah. În secolul următor, aceeași formulă se regăsește în planurile de reconstrucție ale orașelor

Rennes și Châteaudun, ca și în planul de extindere al orașului Le Havre. Dar traseele în stea sunt de asemenea la mare preț în Secolul Luminilor; această predilecție va face să crească numărul piețelor circulare sau semicirculare din care pornesc străzi radiale.

C) Unitatea arhitecturală a fațadelor. Urbanismul clasic a recurs din plin la sistemul programului arhitectural impus unei străzi, unei piețe sau chiar unui întreg oraș, așa cum se încearcă la Rennes după incendiul din 1720.

Este un urbanism al decorului exterior, determinat desigur de grija pentru calitatea vieții, dar rezultat mai presus de toate din preocuparea pentru viața publică, socială și chiar mondenă. Nu se acordă nici o atenție amenajării interioare. Orașul este ca un decor de teatru. Esențialul este aparența, fațada. La Orléans și la Toulouse, habitatul medieval este placat cu fațade monumentale și adaptat într-o oarecare măsură la acestea. În alte părți, odată fațada ridicată, ea este vândută pe tronsoane care au ca unitate de măsură arcadele de la parter; cumpărătorii construiesc ce vor în spatele fațadei, fără a avea totuși dreptul de a modifica aspectul unitar exterior (piața Vendôme...).

D) Oraș și natură. În secolul al XVII-lea și mai ales în secolul al XVIII-lea va lua sfârșit izolarea orașului, despărțit de secole de mediul natural înconjurător și mai ales de elementul lichid.

Această mișcare prinde contur la Paris încă din secolul al XVI-lea, atunci când se creează primele cheiuri și se construiește Pont-Neuf, terminat în 1606. Asistăm la o adevărată revoluție în raport cu orașul medieval, unde prezența râului nu era sesizată nici când acesta era traversat și nici când

23. FREMINVILLE, *Dictionnaire ou traité de la police générale des villes, bourgs, paroisses et seigneuries de la campagne*, Paris, 1758, V, Rues, alignement, p. 518.

se mergea de-a lungul lui: pe maluri sau pe poduri, trecătorul parcurgea o stradă asemănătoare cu celelalte. De acum înainte orașul se deschide către râu și regalitatea ordonă municipalității pariziene, în 1769 și apoi în 1786, să demoleze toate casele de pe poduri și de pe maluri. Dar în 1789 această lucrare este departe de a fi terminată.

În secolul al XVIII-lea aceste noutăți se răspândesc în provincie. La Nantes, la Toulouse, zidurile care separă orașul de râu sunt demolate și înlocuite cu cheiuri bordate de case. La Bordeaux, zidul este mascat de rândurile de case care alcătuiesc fațada orașului către râul Garonne.

În paralel, punerea orașului în contact cu natura se realizează prin construirea de promenade pe amplasamentul unei incinte demolate, lucru care se întâmplă la Paris și în multe orașe de provincie, ca Orléans și Albi.

În fine, devine un lucru obișnuit ca, dintr-o piață, o grădină sau de pe o promenadă, trecătorul să se poată bucura de o perspectivă frumoasă asupra peisajului înconjurător. Printre exemplele cele mai caracteristice pot fi citate, parcul Peyrou din Montpellier, care domină câmpia din Languedoc; Place Royale din Pau, de unde pot fi admirați Pirineii; promenada Ajot, la Brest, situată pe zidul de apărare, deasupra radei portului; parcul creat de Blossac la Poitiers, pe o terasă care domină râul Clain.

3. Urbanism și politică.

A) Piețele regale. Creație a urbanismului francez, piața regală rezultă din asocierea a două elemente pe care Italia secolului al XVI-lea le-a utilizat separat, așa cum apar ele la Livorno: pieța cu program și statuia suveranului.

a) Primele piețe regale. Acestea sunt Place Dauphine și Place Royale (Place des Vosges), create la Paris de Henric al IV-lea la începutul secolului al XVII-lea. Prima este o piață triumfiulară, situată pe Île de la Cité, legată de Pont-Neuf. Regele, care o destinase celor care se ocupau cu operațiile de schimb, își luase probabil ca model Piața de Schimb din Metz, capitala finanțelor evreiești. Aceasta era o piață triumfiulară, bordată de clădiri cu arcade²⁴. Pentru cea de a doua piață, de formă pătrată, sursele de inspirație ale regelui trebuie căutate nu numai în Italia, dar și în orașele noi din est, ca Vitry-le-François.

Aceste două piețe cu forme geometrice, cu casele supuse unui program arhitectural, constituie la Paris o revoluție. Dar, deși una dintre ele se numește Place Royale, ele nu sunt încă piețe regale în sensul în care îl înțeleg istoricii urbanismului. Lucrurile se schimbă în 1605, când Maria de Medici decide să ofere orașului Paris o statuie ecvestră a soțului său și să o amplaseze pe Pont-Neuf, în fața intrării în Place Dauphine. Este ideea unei italiene, căreia i se datorează prima statuie ecvestră a Parisului. Dar rezultatul este nașterea unui element urban tipic francez, piața regală, conjugare a pieței cu program și a statuii. Este reflectarea urbanistică a monarhiei absolute, pe atunci în plină afirmare. De altfel, Richelieu înțelege bine acest lucru atunci când, în 1639, pune să se ridice o statuie ecvestră a lui Ludovic al XIII-lea în centrul pieței regale a lui Henric al IV-lea.

b) Marea epocă a piețelor regale. Sub domnia lui Ludovic al XIV-lea, Mansart realizează Place des Victoires, su-

24. J.-P. BABELON, „L'urbanisme d'Henri IV et de Sully à Paris”, în *L'urbanisme de Paris et l'Europe*, pp. 55-56.

blimă lingușcală de curtean a mareșalului de La Feuillade, capelă sub cerul liber a cultului monarhic, în centrul căreia statuia este luminată ziua și noaptea de patru mari felinare marinărești; Place des Conquetes, sau Place Vendôme; Place Royale din Dijon, în fața vechiului palat ducal. Moda piețelor regale se extinde și în provincie. Orașe și organisme ale statului cer suveranului permisiunea de a-i ridica statui. Dar eșecurile militare din a doua jumătate a domniei vor întârzia aceste realizări până în 1713 pentru Lyon, 1718 pentru Montpellier și 1726 pentru Rennes.

Urmează apoi piețele consacrate lui Ludovic al XV-lea: cea de-a doua piață regală de la Rennes, executată de arhitectul Gabriel (tatăl), unde statuia în picioare a regelui se află amplasată într-o nișă monumentală, între primărie și tribunal; piața regală din Bordeaux, pe cheiul râului Garonne, operă a aceluiași arhitect; piața Ludovic al XV-lea din Paris (Place de la Concorde), concepută de Gabriel fiul; piața regală din Valenciennes, dominată de vechiul turn-clopotniță; cea din Nancy, construită de Héré la comanda lui Stanislas Leczinski în onoarea ginerelui său regal; cea din Reims, ridicată după planurile inginerului de poduri și șosele Legendre.

Cât despre piețele care trebuiau să-i fie dedicate lui Ludovic al XVI-lea, majoritatea acestora a rămas în stare de proiect, în afara celei de la Nantes, care nu și-a căpătat totuși niciodată statuia regală²⁵.

Îmitând exemplul Franței, tema pieței regale s-a răspândit în Europa în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, așa cum o demonstrează piețele regale din Bruxelles, Copenhaga și Lisabona.

25. P. LAVEDAN, „Les places Louis-XVI”, în *La vie urbaine*, 1958.

c) Semnificația politică a piețelor regale. Ele constituie un mijloc de glorificare a fervorii monarhice. Până către mijlocul secolului al XVIII-lea, statuile piețelor regale reprezintă un principe războinic și victorios, în timp ce sculpturile pedestalelor evocă triumfurile militare ale domniei. Dar, începând cu 1750, anumite voci se ridică pentru a cere „o statuie a regelui în picioare sau așezat liniștit...”, pacificator și menținând în regatul său Pacea, Abundența, Științele și Artele Frumoase²⁶. În fapt, statuia făcută de Pigalle pentru Reims și instalată în 1765 îl reprezintă pe Ludovic al XV-lea în picioare, calm, cu un aer plin de bunătate. Mai mult, alegoriile care decorează pedestalul reprezintă o femeie al cărei chip senin exprimă „blândețea guvernării” și „un cetățean fericit așezat pe un balot de mărfuri”.

În măsura în care piețele regale contribuie la întreținerea fidelității față de monarh, ele contribuie la unitatea regatului. Regele constituie într-adevăr singura legătură care exista la început între diversele provincii. Națiunea franceză este în mare măsură fructul eforturilor monarhiei: conform legislației Vechiului Regim, ea este reprezentată de persoana suveranului.

Cu toate acestea, pe măsură ce secolul al XVIII-lea înaintază, este cazul să ne punem întrebări legate de eficacitatea politică reală a piețelor regale. Într-adevăr, elita urbană căreia acestea îi sunt în mod special destinate se găsește deja sub influența spiritului „Luminilor” și societăților de gândire, astfel încât nu mai împărtășește fervoarea regală a claselor populare. Astfel, în mințile „luminate” ale societății, statuile

26. BACHAUMONT, *Essai sur la peinture, la sculpture et l'architecture*, Paris, 1752, p. 84.

din piețele regale nu se adresează regelui real, preacreștin, descendent al Sfântului Ludovic, ci despotului luminat pe care și-l doreau, mult mai autoritar, punându-și întreaga putere în slujba raționalismului, a dreptului laic și a teoriilor filozofice. Cât despre proiectele piețelor destinate lui Ludovic al XVI-lea, multe dintre ele par golite de orice fervoare reală, purtătoare doar a unei ideologii adesea vagi. În fapt, cu cât înaintăm către sfârșitul secolului al XVIII-lea, cu atât mai mult genul urbanistic al pieței regale vehiculează abstracțiuni antinomice sistemului politic și dreptului public în vigoare. În spatele pieței regale capătă contur, din ce în ce mai pregnant, piața națiunii.

B) *Utopia urbanistică a lui Ledoux*. Protejat de doamna du Barry, acest arhitect este creatorul salinei din Chaux, la Arc-et-Senans; realizarea îi este încredințată în 1774 de către Ludovic al XV-lea. Dar, în spiritul lui Ledoux, salina este doar primul element al unui oraș ideal a cărui imagine nu încetează să o perfecționeze până la prezentarea definitivă pe care o face în 1804, într-o carte intitulată *Arhitectura considerată sub raportul moravurilor, artei și legislației*.

Marcat puternic de spiritul lui Rousseau, Ledoux pare a fi aparținut unei loji masonice, ca multe dintre spiritele luminate ale epocii sale. Și el crede că omul, bun prin natura lui, este corupt de societate și de traiul de la oraș. De aceea orașul ideal de la Chaux va avea dimensiuni restrânse, cufundat în verdețură și lumină. El prevede locuințe izolate, fiecare familie trăind nu numai din activitatea profesională a tatălui, dar și din cultivarea grădinii. Sărbătorile nu vor fi organizate de către autoritatea publică: pur și simplu, bucuria unei singure familii se va propaga în întreg orașul. Numeroase

edificii publice sunt destinate să facă să domnească pacea și virtuțile, precum Le Pacifère, sediu al unui arbitraj corect și binevoitor, sau Maison d'Union, „veritabil sanctuar al gândirii lui Rousseau“, care adăpostește camaraderia ideală²⁷. Ledoux a proiectat cu grijă arhitectura tuturor clădirilor publice și private ale orașului său imaginar. Multe adoptă forme futuriste. Toate sunt caracterizate printr-un simbolism în general simplu și clocvent și care are, în ochii lui Ledoux, o funcțiune pedagogică esențială. Căci, în orașul său ideal „prima educatoare este arhitectura, cu condiția ca decorul simbolic al edificiilor să exprime în mod inteligibil funcțiunea acestora, precum și semnificația lor morală“²⁸.

II. Urbanismul francez și realizările sale²⁹

1. *Administrație și urbanism*. În Vechiul Regim nu există un minister însărcinat cu problemele de urbanism: acestea sunt împărțite între controlorul general al Finanțelor și cei patru secretari de stat. De altfel, pe plan administrativ, urbanismul nu există ca atare. Serviciul de drumuri este cel care se apropie cel mai mult de un serviciu de urbanism.

Henric al IV-lea a întrevăzut necesitatea unei administrații a drumurilor care să fie modernă și centralizată. Astfel,

27. E. KAUFMANN, *Trois architectes révolutionnaires*, traducere franceză, Paris, 1978, p. 171.

28. M. GALLET, „Ledoux et Paris. Commission du vieux Paris“, *Cahiers de la Rotonde*, 3, 1979, p. 50 (o foarte importantă bibliografie); a se vedea de același autor *Claude-Nicolas Ledoux*, Paris, 1980; D. RABREAU, *Ledoux* (în curs de apariție).

29. Vezi J.-L. HAROUËL, *Le droit de la construction et de l'urbanisme dans la France du XVIII^e siècle*, teză de doctorat în drept, Paris, 1974; *L'embellissement des villes. L'urbanisme française au XVIII^e siècle*, Paris, 1993.

el a creat în 1599 postul de mare funcționar al administrației generale a căilor publice orășenești însărcinat cu întreținerea drumurilor, pe care i l-a încredințat lui Sully. În absența unui personal specializat și a tehnicienilor, acesta nu obține rezultatele scontate. De altfel, experiența se încheie în 1611, o dată cu căderea în dizgrație a lui Sully.

După el, titlul de mare funcționar al administrației drumurilor trece la trezorerii generali ai Franței: ficare birou de Finanțe, organism compus din mai mulți trezoreri, este însărcinat cu problemele rețelei de drumuri în cadrul circumscripției de care răspunde. Dar birourile de Finanțe, instituție veche și aflată în declin, nu au reușit să se impună decât parțial. În multe locuri, administrația drumurilor continuă să depindă de administrația orașului, de senior sau de funcționarii regali din justiție sau poliție. La toate acestea trebuie adăugată imputernicirea directorului Edificiilor regale, care este printre altele mare funcționar al administrației drumurilor în orașul Versailles, ca și competențele pe care le au căpitani de vânătoare, a căror autorizație este necesară pentru a construi pe teritoriul pe care îl controlează. Rezultă deci un veritabil mozaic de competențe, meru repus în discuție de pretențiile acestor autorități rivale. Astfel, la Montpellier, după incendiul din strada Aiguillerie, în 1770, orașul și biroul de Finanțe și-au contestat reciproc dreptul de a determina un nou aliniament, astfel încât sinistritații au așteptat zece ani pentru a-și putea reconstrui casele.

Totuși inconvenientele rezultate din concurența diferitelor servicii și din frecventa incapacitate a autorității administrative sunt în general atenuate de faptul că adevărata putere este transferată în multe dintre cazuri intendentului regal,

fără a contesta persistența unui urbanism municipal în unele orașe. Administrator de factură modernă, strămoșul prefec-tului, aflat sub controlul Consiliului Regal, intendentul va fi marele animator al urbanismului în orașele de provincie la sfârșitul secolului al XVII-lea și în secolul al XVIII-lea. El încurajează orașele, adeseori chiar le constrânge să întreprindă și să finanțeze mari lucrări urbane; sau măcar să-și facă un plan de alinieri sau de înfrumusețare. La nivel tehnic, intendenții folosesc competența inginerilor de Fortificații sau a acelorora de la Poduri și Șosele. Pe de altă parte, mai ales în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, în provincie lucrează arhitecți de calitate și intendentul face adeseori apel la serviciile lor. În final, puterea centrală trebuie doar să aprobe printr-o decizie a Consiliului planurile și proiectele prezentate oficial de către orașe, care sunt adeseori întocmite de către un tehnician sub îndrumarea intendentului. Astfel, în secolul al XVIII-lea, adevărații autori ai morfologiei urbane sunt intendenții, împreună cu inginerii și arhitecții aflați sub ordinele acestora. Piețe, promenade și bulevarde celebrează de altfel, care mai de care, numele unor mari intendenți urbaniști, precum Tourny, d'Etigny sau Blossac.

2. Urbansimul parizian. Orașul Paris se află sub directa supraveghere a puterii regale. Acesteia îi revine sarcina grea a dirijării urbanismului capitalei.

Regalitatea realizează chiar ea anumite înfrumusețări ale orașului, precum Champs-Élysées. Dar, mai ales, ea coordonează acțiunea autorităților locale: Biroul Orașului, condus de magistratul negustorilor, care este numit de către rege; Biroul de Finanțe al Parisului, mult mai activ decât cele din provincie; locotenentul poliției, funcție creată sub domnia

lui Ludovic al XIV-lea, care exercită în numele regelui o autoritate totală asupra administrației capitalei.

Am văzut că, în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, incapabilă să limiteze creșterea Parisului, puterea regală trebuie să se resemneze cu ideea extinderii orașului, care se dezvoltă mai ales pe malul drept al Senei.

În ceea ce privește amenajarea capitalei, aceasta este o perioadă dintre cele mai fecunde. Sub Ludovic al XIV-lea se creează, pe amplasamentul fortificațiilor, promenada numită „Le Rempart planté d'arbres”, actualele Mari Bulevarde. Porțile incintei sunt înlocuite cu arce de triumf: porțile Saint-Denis și Saint-Martin. Celelalte promenade pariziene sunt Aleea Arsenalului, creată de Sully (pe amplasamentul actualului bulevard Morland); Cours-la-Reine, promenadă deschisă de Maria de Medici în 1616; Champs-Élysées, început sub Ludovic al XIV-lea și terminat sub Ludovic al XVI-lea, care pune să se rețeze movila de la Etoile și să se prelungească bulevardul până la podul de la Neuilly. Lui Ludovic al XIV-lea și lui Colbert li se datorează de asemenea promenada de la Vincennes și aleile înconjurând Palatul Invalizilor, la care se adaugă cele ale Școlii Militare, făcute sub Ludovic al XV-lea.

În paralel, la Paris sunt create cinci piețe regale, un vast ansamblu de cheiuri și câteva poduri fără case. Se construiesc biserici, precum Val-de-Grâce, Saint-Sulpice sau Sainte-Geneviève (Panthéon); edificii publice ca Monetăria, Școlile de Medicină și de Drept; teatre, printre care Comedia-Franceză (Odéon) și Teatrul Italian (în cadrul lotizării palatului ducelui de Choiseul).

Rețeaua străzilor capitalei este foarte diferită de la o zonă la alta, neunitară. În cartierele noi, străzile lotizărilor sunt drepte și au o oarecare lărgime: aceasta se datorează faptului

că, începând cu 1724, deschiderea unei străzi la Paris nu se poate face decât după un plan aprobat. În centru, cu excepția străzii Saint-Antoine, străzile sunt încă cele ale Parisului medieval, întortocheate și strâmte. Rue Dauphine, deschisă sub Henri al IV-lea în ax cu Pont-Neuf, rămâne la periferia vechiului nucleu urban. Și, în secolul al XVIII-lea, dacă unele străzi sunt create chiar în inima Parisului, aceasta se datorează lotizării terenurilor unor mari palate: cartierul Odéon pe amplasamentul palatului Condé; cartierul Halilor de grâu pe terenurile palatului Soissons; străzile deschise de ducele de Chartres într-o porțiune a grădinii de la Palais-Royal.

Vechile străzi fac obiectul unei ameliorări progresive. Biroul Finanțelor, care dispune alinierile, se străduiește să obțină lărgirea și rectificarea traseelor acestor străzi. Dar aceasta este o operă care cere mult timp și care nu conduce decât la lărgiri limitate. Ca atare, Colbert ordonă demolări care să permită lărgirea imediată a mai multor străzi din centru, în special străzile: de la Ferronnerie, de la Verrerie, des Lombards, Saint-Martin și Saint-Denis. Despăgubirile pentru exproprieri sunt în general puse în sarcina proprietarilor caselor care ies din aliniament, proporțional cu avantajele pe care se estimează că le obțin datorită suprafațelor mai mari pe care le au construcțiile lor. Dar acest sistem de a acorda despăgubiri este abandonat începând cu 1720: de atunci nu va mai fi vorba de lărgiri importante și, implicit, de străpungera unor axe de circulație. Pentru marile lucrări din capitală lipsește o sursă de finanțare specifică, către care gândirea edililor se va îndrepta la sfârșitul Vechiului Regim.

O altă mare lacună o constituie absența unui plan general de urbanism, a cărui necesitate a fost exprimată încă de la sfârșitul secolului al XVII-lea. În lipsa unui asemenea

plan, aliniamentele riscă să fie stabilite fără metodă, devine dificil să se efectueze străpungeri și extinderea orașului se face fără o vedere de ansamblu. Pentru aceasta însă, trebuia ca în prealabil să se dispună de un relevu topografic foarte exact al orașului existent. Această operă enormă a fost întreprinsă în 1774, cu titlu privat, de către arhitectul Verniquet. Astfel încât în 1783, atunci când o declarație regală a ordonat efectuarea unui relevu al tuturor străzilor din Paris, pentru ca traseul lor viitor să poată fi stabilit de către Consiliu, cel care a fost însărcinat cu realizarea acestuia a fost Verniquet, care nu a făcut decât să termine o lucrare în mare parte făcută. Comanda cerea în plus un plan general al Parisului cuprins în interiorul incintei Fermierilor Generali, precum și un relevu detaliat al caselor și terenurilor deținute de mânăstiri. În 1789, regalitatea era deci pe punctul de a dispune de un remarcabil instrument de percepție urbană, indispensabil unei acțiuni asupra orașului. S-a putut afirma mai târziu că ridicarea acestui plan a antrenat „o efracție” față de privilegiați, ca și față de popor, singurul deținător de până atunci al cunoștințelor referitoare la „micro-realitatea urbană”³⁰.

În timpul Revoluției, munca lui Verniquet va servi ca bază pentru Planul Artiștilor. Acesta este opera unei comisii de artiști, desemnată în 1793 să pregătească lotizarea și vânzarea domeniilor naționale care se aflau în Paris, imense terenuri care tocmai fuseseră confiscate de la comunitățile religioase și de la diverși particulari. Foști membri ai Academiei Regale de Arhitectură, artiștii depășesc acest punct de vedere strict utilitar și planul lor reia diverse proiecte de înfrumusețare

30. B. FORTIER, „Espace et planification urbaine”, în *Prendre la ville*, Paris, 1977, p. 91. A se vedea și B. FORTIER et al., *La politique de l'espace parisien*, Paris, Corda, 1975.

deja propuse sub Vechiul Regim. Dar traseele lor nu au fost păstrate decât în ceea ce privește lotizarea bunurilor naționale, a căror vânzare s-a efectuat din 1793 până în 1799. Astfel au fost risipite imense rezerve funciare, din care o parte ar fi putut servi la realizarea de spații verzi, a căror absență este grav resimțită în numeroase cartiere ale Parisului.

3. Creația urbană în Franța.

A) *Secolul al XVII-lea*. Sully și Richelieu, miniștri puternici și mari seniori în același timp, au creat fiecare câte un oraș. Primul a fondat în 1608, pe domeniile sale din Berry, orașul Henrichemont, din care voia să facă o citadelă a protestantismului; planul său denotă influența traseelor urbane ale inginerilor militari. Douăzeci de ani mai târziu, Richelieu obține de la rege permisiunea de a crea, în apropierea castelului său din provincia Touraine, un oraș purtându-i numele. Planul avea forma unei table de șah și casele, supuse unui program arhitectural, au fost construite rapid, căci era și aceasta o modalitate de a i se face curte marelui cardinal. În acest context trebuie privit Charleville, oraș fondat în 1608 de către Charles de Gonzague, duce de Nevers, pe un minuscul teritoriu pe care îl poseda în apropiere de Mézières. Este o creație urbană de o rară unitate arhitecturală, având ca element principal o piață cu program care este inspirată de Place des Vosges. Terenurile erau oferite gratuit, dar era obligatorie respectarea planurilor făcute de către arhitectul ducelui. Pentru a-și popula orașul, acesta din urmă nu a ezitat să ofere azil delincvenților și datomicilor fugari.

Puterea regală întemeiază în secolul al XVII-lea o întreagă serie de porturi de război și locuri întărite în care triumfă traseul în tablă de șah. Colbert creează Rochefort și Brest.

Apoi vine rândul orașelor-fortărețe realizate după planurile lui Vauban, precum Huningue, Sarrelouis, Longwy, Montdauphin, Neubrisach, Mont-Louis.

Îl regăsim pe Richelieu la întemeierea portului de comerț de la Port-Louis; pe Colbert la fondarea orașelor Lorient, la început simplu șantier al Companiei Indiilor, și Sète, amplasat la vărsarea canalului Deux-Mers.

Ludovic al XIV-lea creează în a doua jumătate a secolului, alături de castelul pe care și-l ridică la Versailles, un oraș care va constitui modelul orașului-reședință princiară. Planul, ordonat în jurul celor trei bulevarde care veneau din Saint-Cloud, Paris și Sceaux, făcea din oraș o prelungire a castelului și a parcului. Pentru a atrage locuitori, Ludovic al XIV-lea oferea gratuit terenul, în schimbul unui cens foarte redus. În schimb, le-a impus o servitute decorativă foarte strictă: cum palatul și dependințele erau construite din cărămidă cu asize de piatră în zona dinspre oraș, toate casele noi au fost constrânse la utilizarea acestui mod de construcție. În cel mai rău caz, cărămida trebuia simulată prin vopsirea tencuielii în roșu. Înălțimea caselor era fixată la un etaj și mansardă. Acoperirea cu ardezie era singura autorizată. Așa cum observă P. Lavedan, „orașul trebuia să poarte livrea arhitecturală a castelului”. Dar aceste dispoziții au încetat să mai fie respectate după moartea Regelui-Soare.

B) *Secolul al XVIII-lea*. Creațiile urbane sunt mult mai rare. Cu toate acestea, prinții de Condé îndeamnă la constituirea unui mic oraș în apropierea castelului lor de la Chantilly. În domeniul militar, trebuie semnalată crearea orașului Port-Vendres, impulsionată de mareșalul de Mailly, comandantul-șef al provinciei Roussillon.

4. Renovarea urbană și extinderea orașelor în secolul al XVIII-lea. În această epocă orașele franceze și-au schimbat înfățișarea: peste tot se află cheiuri, promenade, piețe, străzi drepte, fațade cu arhitectură ordonată. Totuși realizările rămân mult mai prețioase decât aspirațiile. Dacă ar fi avut posibilitatea, oamenii din secolul al XVIII-lea nu ar fi lăsat să se păstreze nimic din orașul medieval. Marile incendii, precum cele de la Rennes, Châteaudun sau Saint-Dié, au oferit administratorilor și tehnicienilor ocazia de a-și pune în aplicare concepțiile. Astfel, la Rennes, după incendiul din 1720, reconstruirea se efectuează după un plan în întregime nou, elaborat de inginerul de fortificații Robelin, sub controlul intendentului Feydeau de Brou. Centrul orașului a devenit o vastă tablă de șah. Din cauza spațiului destinat străzilor și piețelor, suprafața construită se reduce cu un sfert. Parcelarul este complet restructurat, fiecare teren trebuind să fie destul de vast pentru a permite construirea unei case-tip cu trei etaje, al cărei plan să fie respectat pe toate străzile și în toate zonele orașului. Dar această comasare nu oferă posibilitatea de a atribui câte o parcelă fiecăruia dintre foștii proprietari de case. Foarte adesea, un teren este atribuit mai multor sinistrați care își construiesc în comun o casă, fiecăruia revenindu-i câte un apartament.

În afara cazurilor de incendii, marile renovări urbane sunt cu totul excepționale din cauza costului ridicat al expropriierilor. În orașele unde nu se construiește deloc pe înălțime, vînderea porțiunilor de teren rămase după trasarea străzilor și piețelor este foarte departe de a compensa costul despăgubirilor plătite pentru exproprieri; la aceasta se adaugă prețul lucrărilor de echipare edilitară a orașului. O operație urbană

este deci, în această epocă, extrem de păgubitoare. Orașul Reims s-a ruinat financiar vrând să-și reconstruiască centrul, cu ocazia creării pieței regale. Mai sărac chiar decât orașele sale, statul nu finanțează nimic. Dacă a subvenționat străpungerea Străzii Regale la Tours, aceasta s-a datorat ingeniozității intendentului Du Cluzel, care a folosit fonduri publice având destinații inițiale dintre cele mai diverse și care nu fuseseră utilizate.

În lipsa posibilităților de a remania complet centrul, se realizează doar străpungeri pentru marile drumuri, operație al cărei cost este în general suportabil pentru finanțele municipale. Cât despre conceptul derivației rutiere, acesta nu este adoptat decât ca ultimă soluție, atunci când se impune din rațiuni tehnice sau financiare, ca la Poitiers, Châtellerault și Niort. Peste tot unde se poate, este preferată străpungerea care asigură circulația rutieră prin organismul urban și care este socotită prin definiție benefică.

La urma urmelor, cea mai mare parte a realizărilor de urbanism sunt localizate la periferia orașelor, acolo unde există vaste spații libere aparținând domeniului de stat, precum povârnișuri, amplasamente ale fortificațiilor demolate, „terenuri inutile și locuri virane”. Prețul acestor terenuri se limitează la costurile pentru amenajarea lor, astfel încât vânzarea parcelor pentru construcții aduce un beneficiu care contribuie din plin la finanțarea dotărilor publice urbane. Executarea unei operațiuni de urbanism pe terenurile domeniului statului a fost adesea încredințată unui concesionar. Un bun exemplu este oferit de crearea cartierului Odéon. Concesionarul, Machet de Velye, lua asupra sa cheltuielile necesare construirii teatrului și trasării pieței și a străzilor. În contrapartidă,

regele îi ceda restul terenului, pe care acesta îl revindea ca teren de construcție. În toate cazurile, utilizarea terenurilor domeniului statului a permis administrației să atragă capitalul privat pentru finanțarea lucrărilor publice urbane.

5. Planificarea urbană. Ea prinde avânt în secolul al XVIII-lea, cu numeroase planuri de ansamblu care fixează aliniamentele și prevăd adeseori extinderile și „înfrumusețările” orașului. Multe dintre aceste planuri, precum cele de la Limoges, Arras sau Marseille, se mărginesc să prescrie rețuturi prudente, evident din motive de economie. Tot așa, planul făcut de Ceineray pentru Nantes, foarte timid în ceea ce privește nucleul vechi, face proba unei libertăți a concepției doar pentru cartierele aflate în stare de proiect. În schimb, planul foarte ambițios conceput de Blondel pentru Strasbourg la cererea lui Choiseul nu a fost niciodată executat.

În lipsa unui plan general, se întâlnesc adeseori planuri parțiale care fixează aliniamentele uneia sau mai multor străzi, uneori chiar ale unui întreg cartier. Astfel, la Paris, un anumit număr de străzi sunt prevăzute cu un plan aprobat de Consiliu, în timp ce alte planuri se referă la o întreagă zonă urbană: cartierele Saint-Germain și Saint-Honoré, malurile Senei. În provincie, marea majoritate a planurilor parțiale corespunde politicii de rectificare a traseului marilor drumuri în zonele de traversare a aglomerărilor urbane.

Aproape în totalitate aceste planuri au făcut obiectul unei aprobări de către Consiliul Regal, ceea ce a devalorizat aliniamentul individual stabilit de autoritatea administrativă a drumurilor. Acest aliniament avea până atunci un caracter atributiv. El determina delimitarea juridică între calea publică și parcela luată în considerare. De acum înainte, dimpotrivă,

linia roșie trasată pe plan este cea care fixează din punct de vedere juridic limitele străzii. Planul de aliniere devine atributiv, iar alinierea individuală stabilită pentru fiecare riveran nu mai este decât declarativă. Prin acest mijloc, puterea regală a restrâns considerabil atribuțiile referitoare la morfologia urbană pe care le avusese administrația drumurilor, instanță perimată și adeseori neadaptată.

Planificarea urbană se referă uneori la înălțimea și la decorația edificiilor. Prin textele din 1779 și 1783-1784, regalitatea a limitat înălțimea imobilelor din Versailles și Paris pentru rațiuni de securitate, dar și de igienă. La Bordeaux, înălțimea caselor din aleile Tourny este fixată în așa fel încât să nu stânjenească tirul armelor de foc din Château-Trompette. Se întâlnesc însă mai ales servituți decorative care obligă un anumit număr de case să respecte un program arhitectural.

6. Dezvoltarea dreptului urban.

A) *Reglementarea de urbanism.* Ea își găsește justificarea în preocupările de interes general ale puterii publice.

a) Aceasta intervine înainte de toate în numele securității. Autoritatea publică reglementează cu minuțiozitate construcția, în așa fel încât să înlăture la maximum riscurile de incendiu. Se interzic acoperișurile din paie, uneori construcțiile din lemn; cât despre cele existente, acestea vor trebui acoperite cu ipsos sau cu mortar, atât pe dinafară, cât și pe dinăuntru. Se reglementează cu grijă construcția coșurilor de sobă și a canalelor de fum. Se impun uneori pivnițe boltite, scări de piatră.

Alte reguli se referă la soliditatea edificiilor, ca de exemplu stabilirea unei înălțimi maxime a clădirilor (în jur de

22,5 m la Paris). Tot în capitală, administrația ordonă dispariția părților din locuințe care se sprijină pe console de fier sau de lemn și care riscă să se prăbușească împreună cu ocupanții lor. Se duce de asemenea o luptă împotriva a tot ce poate cădea din case și răni trecătorii, a porțiunilor de case care ies în afara aliniamentului și îngreunează circulația, ca și împotriva numeroaselor dughene. Preocuparea pentru securitate este deci dublată de dorința de a facilita circulația.

b) Ameliorarea circulației constituie un alt obiectiv prioritar al puterii publice, care se străduiește să obțină lărgirea și îndreptarea străzilor prin procedeul alinierii. Obligația de a cere un aliniament înainte de a construi sau de a repara un edificiu care se află pe o stradă publică este impusă tuturor, în virtutea edictului din 1607, ca și a numeroaselor reglementări ale administrației drumurilor. În cazul unei construcții sau unei reconstrucții, odată stabilit aliniamentul, șantierul poate începe fără altă formalitate, căci simplul proces-verbal de aliniere permite aceasta. În timp ce în Evul Mediu aliniamentul era inclus în autorizația de construcție, în Vechiul Regim el a devenit esențial. De acum încolo este obligatoriu ca permisul de construire să fie cerut împreună cu aliniamentul. Cât despre lucrările destinate să îmbunătățească modul de viață într-o clădire mai veche, administrația va putea foarte bine să nu le autorizeze și să nu permită decât o reconstruire pe un aliniament retras față de cel existent. Dacă proprietarul refuză, mai curând sau mai târziu construcția va începe să se ruineze și autoritatea serviciului de drumuri va ordona demolarea sa, invocând pericolul iminent al prăbușirii.

c) În unele orașe, cu ocazia stabilirii aliniamentului, administrația drumurilor își extinde controlul și asupra arhitecturii caselor. În orașe ca Lille, Arras, Nantes sau Dijon,

regulamentele îl obligă pe cel care dorește să construiască să prezinte autorității municipale un proiect de fațadă. Acesta este modul în care se ajunge, în orașele Flandrei, la o mare armonie arhitecturală. La Versailles se regăsește același control al fațadelor, exercitat de directorul Construcțiilor Regale, mare funcționar al administrației drumurilor.

În multe dintre cazuri, unitatea arhitecturală rezultă dintr-o dispoziție dată de Consiliu; ea obligă casele unei străzi, unei piețe, ale unui cartier sau chiar ale unui oraș să reproducă fațada tip care figurează pe planul anexat dispoziției.

d) Aceste trei mari preocupări de urbanism: circulație, securitate și estetică, se regăsesc uneori reunite într-un același document juridic, precum dispoziția Consiliului din 1723, care organizează reconstruirea orașului Rennes. Acest text constituie un regulament de urbanism care precizează materialele ce trebuie utilizate, prevede pivnițe boltite, interzice ieșirile din aliniament. Un plan de aliniere și un desen de fațadă care trebuie respectat pe toate străzile sunt anexate acestei dispoziții. Reglementările urbanistice ale Vechiului Regim se îndreaptă deci, în acest caz, către o planificare urbană integrală. La cererea locuitorilor, textul din 1723 va deveni totuși mai suplu în privința unora dintre prevederi.

B) *Legislația operațiilor de urbanism*. Este dictată în principal de ordinele Consiliul Regal și se elaborează progresiv pe parcursul secolului al XVIII-lea, pe măsură ce avansează marile lucrări urbane. Ea nu se bazează pe texte generale, ci este elaborată pe măsura nevoilor, prin dispoziții succesive ale Consiliului.

a) *Exproprierea*. Este folosită extrem de frecvent, mai ales în secolul al XVIII-lea. Ea se bazează pe teoria „dreptului

regal universal“, care îi permite regelui, stăpânul tuturor pământurilor, să-și exercite dreptul de a dispune de bunurile supușilor săi, oferindu-le o despăgubire. Pentru fiecare operație de urbanism se emite o dispoziție a Consiliului, care hotărăște ca proprietarii de case și terenuri situate în perimetrul în cauză să fie obligați să le cedeze. Textul precizează procedura care trebuie urmată și care poate fi diferită de la un caz la altul. Totuși există tendința alcătuirii unei proceduri tip: proprietarul și colectivitatea publică (de obicei, un oraș) desemnează fiecare câte un expert; cei doi experți procedează împreună la estimarea valorii bunurilor; de obicei proprietarul solicită de la intendent o despăgubire superioară valorii esimate, pe care o socotește prea mică; după ce a luat cunoștință de opinia colectivității, intendentul acordă o sumă puțin mai ridicată, în așa fel încât să se obțină o medie a celor două evaluări; părțile fac un contract în fața notarului la prețul fixat de intendent. În situația, destul de rar întâlnită, în care proprietarul refuză să aleagă un expert, acesta este numit din oficiu de către intendent și procedura este continuată în pofida opoziției celui interesat. Doar în asemenea cazuri se poate vorbi de o veritabilă expropriere.

Practicile Vechiului Regim în materie de expropriere au fost îndelung criticate. Cu siguranță, la ele se gândeau alcătuirii constituției atunci când au votat articolul 17 din Declarația drepturilor omului, care proclama că nimeni nu va putea să fie privat de proprietatea sa, în afara cazurilor de „necesitate publică“ și în schimbul „unei corecte și prealabile despăgubiri“. Dar, deja în secolul al XVIII-lea, folosirea exproprierii era legată de ideea utilității publice, noțiune mai mult sau mai puțin răspândită. Cât privește despăgubirea,

Într-adevăr aceasta era rareori prealabilă, dar se pare că era corectă în majoritatea cazurilor. Atunci când plata se făcea cu întârziere, acest lucru nu se datora unui „dispreț... pentru proprietatea privată”, așa cum gândea Tocqueville, ci insolubilelor probleme financiare cu care se confrunta statul și, în mai mică măsură, orașele. De altfel, în acest domeniu Revoluția și Imperiul nu vor acționa mai bine decât Vechiul Regim. Va trebui așteptată Resaurația și înțeleapta sa gestiune a finanțelor publice pentru ca despăgubirea să fie acordată într-adevăr în prealabil. De fapt, Declarația drepturilor omului și Codul civil nu constituie atât o ruptură cu trecutul, cât o realizare în care se găsesc dezvoltate și sistematizate practicile Vechiului Regim.

b) *Utilizarea solului.* Aceasta include problemele legate de realizarea infrastructurii urbane, de construcția de edificii publice, de vânzarea parcelelor construibile și de realizarea de case de către particulari. În mod normal, lucrările sunt încredințate unor antreprize, dacă nu cumva s-a recurs la sistemul concesiunii; nu trebuie uitată existența particularilor care efectuează lotizări și care răspund de realizarea piețelor și a străzilor. Vedem aici cum se conturează o legislație, un drept al lucrărilor publice, un regim de lotizări și, în anumite cazuri, un mod de a încuraja și susține acțiunile private în domeniul construcției.

c) *Contenciosul operațiilor de urbanism.* Din numeroasele dispoziții date de Consiliu în acest domeniu se desprinde o soluție: contenciosul va fi atribuit intendentului, cu drept de apel la instanța superioară, Consiliul. În rolul său de judecător administrativ, intendentul va fi asistat de un consiliu de intendență. Este vorba de formarea unui nou serviciu juridic,

a unei justiții administrative care face apel la hotărâri colective și negocieri și a cărei activitate este în detrimentul tribunalelor locale, al birourilor de Finanțe. Intendentul devine în mod progresiv judecătorul de drept comun pentru tot ce se referă la exproprieri, la obligații ale antreprenorilor, la raporturile acestora cu cei pe care îi angajează la rândul lor; dar mai ales intendentul urmărește respectarea planurilor și proiectelor de urbanism care fuseseră aprobate de Consiliul Regelui. În Franța, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, dreptul urban constituie deja o ramură a dreptului administrativ.

III. Celelalte aspecte ale urbanismului european

1. Europa meridională.

A) *Italia.* Roma secolului al XVII-lea este dominată de influența lui Bernini, pe care P. Lavedan îl numește „maestrul urbanismului baroc”. În această epocă nu se mai pune problema marilor străpungeri: cele făcute în Renaștere vor fi utilizate timp de câteva secole. Opera de urbanist a lui Bernini va consta în amenajarea piețelor Romei, în înmulțirea efectelor de surpriză (obeliscul Minervei așezat pe un elefant) și în tratarea orașului ca pe un decor de teatru, în așa fel încât să sugereze o amploare spațială pe care urbea nu o are întotdeauna. Printre principalele realizări ale lui Bernini, trebuie citate amenajarea pieței Navona și mai ales crearea imensei piețe a catedralei Sfântului Petru, înconjurată de colonade.

În secolul al XVIII-lea, urbanismul roman își păstrează originalitatea. El rămâne în spiritul lui Bernini: scara din Piazza

di Spagna, Piazza di Trevi, cu fântâna ei, Piazza dei Cavalieri di Malta (operă a lui Piranesi).

B) Spania. Către 1620, Madridul are în jur de 150 000 de locuitori, populație care se datorează mai ales poziției sale de capitală. Creșterea urbană se face în oarecare măsură la întâmplare, prin înmulțirea numărului de case cu un singur etaj de-a lungul străzilor existente (drumul către Toledo, cel către Valencia). O singură arteră mare este creată: La Calle Mayor, care leagă poarta principală, La Puerta del Sol, de piața mare a orașului. Aceasta din urmă, La Plaza Mayor, este o piață cu program din secolul al XVII-lea, rectangulară și înconjurată de case cu portice. Funcțiunea sa comercială este importantă, dar ea este concepută mai ales pentru spectacole: curse de tauri, autodafeuri, ceremonii religioase.

În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, sub domnia lui Carol al III-lea, Madridul este dotat cu splendide promenade exterioare și îndeosebi cu promenada Prado, decorată cu fântâni, amplasată în partea de est a orașului. Orașul se dezvoltă în această direcție și La Puerta del Sol devine o intersecție centrală mai degrabă decât o intrare.

În ceea ce privește creația urbană, la începutul secolului al XVII-lea, înainte de Richelieu, Spania oferă exemplul întemeierii de către un ministru puternic a unui oraș care să-i poarte numele: Lerma. Dar de-abia în secolul al XVIII-lea apare realizarea cea mai importantă: Aranjuez, oraș-reședință regală, inspirat de Versailles.

C) Portugalia. Lisabona avea în jur de 250 000 locuitori atunci când cutremurul de pământ din 1755 a distrus întregul centru al capitalei. Reconstrucția, impulsionată de celebrul

ministru Pombal, constituie una dintre realizările urbanistice majore ale despotismului luminat. O întreagă serie de decrete definesc condițiile reconstrucției: releveul vechiului parcellar, nivelarea solului în cartierele sinistrate, interdicția de a construi până la noi ordine. Apoi Pombal ordonă pregătirea unui plan de reconstrucție al cărui autori sunt Santos, inginer militar portughez, și Mardel, alt inginer, probabil un ungar. Executarea planului este ordonată de rege în 1758. Este vorba de un vast plan în tablă de șah, care prevede o ierarhizare a străzilor. Cele mai importante două străzi, largi de 20 m, leagă piața Rossio de cea a Comerțului, piață regală deschisă către râul Tejo. Planul prevede o arhitectură cu program, nu numai pentru piețe, ci și pentru ansamblul străzilor. În plus, Pombal a adoptat sistemul costisitor al canalelor colectoare construite sub străzi, cu racordarea imobilelor riverane. Dar rețeaua de scurgere funcționează prost atunci când cresc cotele râului Tejo³¹.

2. Anglia. Sensibil mai puțin populată decât Parisul în Evul Mediu, Londra va ajunge din urmă capitala Franței către 1700 și va avea un puternic avans în cursul secolului al XVIII-lea: în jur de 850 000 locuitori în 1800. Acesta este rezultatul începuturilor revoluției industriale, precum și al rolului comercial esențial jucat de City și de portul Londrei.

La începutul secolului al XVII-lea, aglomerarea este compusă din două elemente distincte aflate pe malul Tamisei, la 3 km distanță: orașul vechi (City) și burgul Westminster, dezvoltat în jurul abației, a palatului Parlamentului și a reșe-

31. J.A. FRANCA, „Espaces et commodités dans la Lisbonne de Pombal”, în *Dix-huitième siècle*, nr. 9, 1977, p. 161 și urm. A se vedea, de același autor, *Une ville des lumières: Lisbonne de Pombal*, Paris, 1965.

dinței regale Whitehall. Între cele două, drumul care urmărește cursul Tamisei, Strand, este de multă vreme bordat cu case.

Către sfârșitul secolului al XVI-lea, regalitatea încearcă să frâneze creșterea capitalei, atât pe plan demografic, cât și teritorial. Într-o ordonanță din 1580, regina Elisabeta hotărăște că într-o casă nu poate locui decât o singură familie; ea interzice orice construcție nouă, cu excepția celor ridicate pe fundații existente și aflate pe o rază de 3 mile față de porțile orașului. Dar aceste interdicții, care vor fi reînnoite în câteva rânduri, ca de exemplu în 1625, nu vor împiedica deloc creșterea Londrei. De altfel, în 1631, regele acordă o derogare contelui de Bedford, în schimbul unei sume de bani. El îl autorizează să creeze pe terenurile din Covent Garden un cartier nou în jurul unei piețe cu program, operă a arhitectului Inigo Jones, care s-a inspirat probabil dintr-o rezolvare similară de la Livorno. Una dintre laturile pieței este ocupată de o biserică care are funcțiunea de a asigura animația socială și deci rentabilitatea noului cartier. În timpul lui Carol I, acest cartier era locuit de aristocrație.

Orașul vechi a ars aproape în totalitate în 1666. Wren, arhitectul Coroanei, a propus să se profite de ocazie pentru a remodela în întregime structura urbană. Cu toate astea, a fost reluat planul vechiul traseu al străzilor, care au fost doar lărgite, păstrându-se numia o fâșie de teren liber pentru construirea unui chei de-a lungul fluviului. Casele urmau să fie din piatră sau cărămidă și constructorilor le-au fost impuse anumite tipuri de construcții, corespunzând fiecare unei anumite lățimi a străzii: trei etaje deasupra parterului pe străzile mari, două etaje pe străzile de lățime medie și doar un etaj pe străzile înguste.

În a doua jumătate a secolului al XVII-lea și în secolul al XVIII-lea, dezvoltarea aglomerării se continuă în partea de vest. Acolo se creează artere largi și între străzile rețelei extinderea se efectuează printr-o multitudine de lotizări. Acestea iau forma scuarurilor, piețe pătrate înconjurată de case, deschise circulației, centrul fiind ocupat de o grădină rezervată riveranilor. Realizările cele mai remarcabile sunt cele ale fraților Adam, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea. Grație arhitecturii cu program, casele și scuarurile lor formează împreună un ansamblu cu decor monumental.

Aceeași unitate a fațadelor se întâlnește în cartierele noi ale orașului Bath, care este locul de întâlnire al înaltei societăți în secolul al XVIII-lea. Arhitecții Wood, tată și fiu, urmați de alți practicieni, au realizat aici o fructuoasă speculație, creând în același timp un uimitor ansamblu urban aflat în contact strâns cu natura. Ei și-au grupat construcțiile cu fațade regulate ornate de colonade după forma unui pătrat (*squares*), unui cerc (*circus*) sau a unei jumătăți de elipsă (*crescents*). La sfârșitul secolului se adaugă Landsdowne Crescent, opera lui Palmer, lung șir de case uniforme care se ondulează în verdeață ca un șarpe. Această urbanizare prin „fragmente de oraș“, pentru care Bath rămâne exemplul cel mai celebru, constituie o trăsătură majoră a urbanismului epocii georgiene³².

3. Țările de Jos.

A) Olanda. Ea ocupă un loc aparte din cauza superiorității sale în tot ceea ce privește apa: canale, piloți de poduri, diguri. Admirabila rețea de canale semicirculare de la Am-

32. Ph. GRESSET, *Le fragment de ville*, Paris, Corda, 1982.

sterdam datează din secolul al XVII-lea. Există o tehnică olandeză a cărei influență este foarte puternică în Europa de nord, unde condițiile geografice impun adeseori sistemul de oraș cu canale.

B) *Țările de Jos catolice*. La mijlocul secolului al XVII-lea, spaniolii au creat orașul-fortăreață de la Charleroi, mare hexagon regulat în tradiția orașelor Philippeville și Mariembourg.

Cum orașul Bruxelles a fost bombardat de francezi în 1695, casele din Grande-Place au fost distruse. Autoritatea municipală a avut grijă ca reconstrucția să fie făcută într-o manieră coerentă. Desenele fațadelor au fost supuse aprobării sale, pentru a putea fi armonizate unele cu altele. Rezultatul este un ansamblu omogen, care rămâne fidel în mare măsură tradițiilor arhitecturale locale.

În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, la Bruxelles este creat Orașul de sus, acțiune impulsionată de Carol de Lorena, guvernator al Țărilor de Jos. Pe amplasamentul vechiului palat și al grădinilor ducilor de Brabant, se realizează Piața Regală și Promenada Parcului, în jurul căreia se trasează străzile noului cartier, cu fațadele supuse unui program arhitectural. Pentru acest ansamblu s-a recurs cu precădere la arhitecți francezi: Barré, Guimard.

4. *Țările germanice*. În secolul al XVII-lea sunt create mai multe orașe pentru a primi valul de protestanți alungați de politica religioasă a statelor catolice. Imediat după revocarea Edictului de la Nantes, margraful din Bayreuth fondează orașul Erlangen, nu departe de Nürnberg. A fost un succes, căci refugiații au venit în număr mare și orașul a cunoscut o viață economică intensă. Landgraful de Hessen a fost mai puțin norocos cu orașul Karlshafen, care s-a construit puțin prea târziu, în 1699, când valul refugiaților tre-

cuse. Este adevărat că el crease deja în 1688, la Kassel, cartierul nou al Orașului de sus, în care se instalaseră numeroși francezi.

Manheim fusese distrus în timpul războaielor lui Ludovic al XIV-lea; în 1699 s-a luat decizia refacerii lui. El va fi de acum încolo orașul de reședință al electorilor palatini, care abandonează orașul Heidelberg. Noul oraș se inspiră în mod evident după modelul de la Versailles: un plan în tablă de șah, cu o latură mărginită de fațada castelului. Aceeași influență se regăsește la Ludwigsburg, fondat în 1709 de către ducele de Württemberg. Totuși orașul nu este conceput ca un complement arhitectural al castelului, ci îi este doar juxtapus. Din contră, la Karlsruhe, margraful de Baden a vrut să realizeze o unitate organică totală între oraș, castel și parc. Castelul se află în centrul unui cerc; dintre numeroasele trasee radiale care pornesc de aici, douăsprezece sunt străzile orașului, celelalte constituind aleile parcului.

Berlin, oraș de origine medievală, este dotat în 1646 de către marele elector cu promenada Unter den Linden, care va constitui axul extinderii orașului. Într-adevăr, noi cartiere sunt construite în a doua jumătate a secolului al XVII-lea și la începutul secolului al XVIII-lea: Dorotheenstadt, Friedrichstadt. Dar mai rămân încă numeroase terenuri virane în epoca lui Frederic al II-lea, așa încât acesta încurajează construirea în aceste zone, luând în sarcina sa costul fațadelor și al acoperișurilor. Printre principalele realizări ale secolului al XVIII-lea, trebuie amintită o piață cu program, Gendarmenmarkt, precum și monumentală poartă Brandenburg.

5. *Statele scandinave*. În secolul al XVII-lea, perioadă în care ele sunt deosebit de puternice, statele scandinave cunosc o intensă activitate în materie de urbanism.

A) *Danemarca*. Christian al IV-lea, care a domnit în prima jumătate a secolului al XVII-lea, a fost cel mai mare întemeietor de orașe din epoca sa. El a făcut apel îndcoșebî la ingineri și arhitecți olandezi. Principalele sale creații sunt orașe cu caracter militar și economic în același timp: Christianopel și Christianstadt, în sudul Suediei; Christiania (Oslo) și Christianssand, în Norvegia; Gluckstadt, la gurile Elbei. Chiar înainte să moară, el a decis fondarea orașului-fortăreață Fredericia, în Iutlanda. Aproape toate aceste orașe sunt construite după modelul planului în tablă de șah.

Christian al IV-lea a fost uns ca rege și la Copenhaga, capitala sa, care era la acea vreme marele centru comercial și artistic al Europei septentrionale. Pe de o parte, el creează, de cealaltă parte a apei, orașul nou Christianshavn, care constituie un cartier al actualei Copenhaga. Pe de altă parte el mărește orașul propriu-zis, mai ales prin formarea cartierului muncitoresc Nyboder.

În secolul al XVIII-lea, influența franceză o înlocuiește pe cea a Olandei. Academia de Arte Frumoase, fondată în 1748 de Frederic al V-lea, va fi condusă de francezi: sculptorul Sally, apoi arhitectul Jardin. Desigur, marea realizare a urbanismului danez, piața Amalienborg, este anterioară venirii lor. Deși concepută de arhitectul danez Eigtved, ea este totuși de inspirație franceză.

B) *Suedia*. Și aici, întemeierile de orașe sunt numeroase în secolul al XVII-lea, mai ales sub domnia lui Gustav-Adolf. Principala sa creație a fost Göteborg, marele port suedez la Marea Nordului. Ca și în urbanismul danez, se regăsesc aici arhitecți olandezi și planuri ortogonale.

Secolul al XVII-lea a fost de asemenea o perioadă decisivă pentru Stockholm. Începând cu anul 1640, sunt adoptate planuri pentru reamenajarea capitalei conform unui traseu regulat. Această politică de renovare a fost de altfel facilitată de numeroasele incendii care distrugau cu ușurință casele construite din lemn. La sfârșitul secolului, arhitectul suedez Tessin, format în Italia, reconstruiește Palatul Regal și elaborează un vast proiect de amenajare a centrului orașului, lucrare care nu a fost realizată.

6. *Rusia*. Petru cel Mare, care obținuse de la suedezi o „fereastră” spre Marea Baltică, a decis în 1703 să întemeieze un oraș la vărsarea Nevei. Acesta a fost Sankt-Petersburg, unde Petru și-a mutat capitala de la Moscova în 1712. Pentru a popula noul oraș, țarul i-a obligat pe toți demnitarii să-și construiască aici câte o casă. Oameni din popor au venit de asemenea, terenul fiind gratuit, ca și lemnul pentru construcții. În 1714 există aproape 35 000 de construcții, care sunt însă în cea mai mare parte cocioabe sau barăci.

Foarte mult influențat de Olanda, Petru ar fi vrut să facă din capitala sa un oraș al insulelor și canalelor. El a însărcinat în 1716 un arhitect francez, Le Blond, să conceapă un plan centrat pe insulele Nevei. Dar era prea târziu, căci populația, lăsată până atunci în voia ei, se instalase în zonele unde îi convenea mai mult, adică pe malul stâng al fluviului. Și, cu toate că exista o interdicție în acest sens, reînnoită de mai multe ori între 1715 și 1740, dezvoltarea urbană s-a continuat pe acest mal. Puterea imperială a sfârșit prin a se resemna, dar nu mai putea fi acum vorba de a concepe un oraș. Ea a trebuit să se mulțumească cu amenajarea celui existent, sarcină facilitată de numeroase incendii. Începând cu mijlocul secolului, Sankt-Petersburg capătă o grandoare arhitecturală

deosebită, cu palatele sale, piețele, perspectivele și statuia lui Petru cel Mare realizată de Falconet. Populația crește de la 80 000 de locuitori în 1750, la 300 000 în 1796.

Mai trebuie semnalată o altă creație importantă: Odessa, oraș cu plan în tablă de șah, a cărui piatră de temelie a fost pusă în 1794 de ducele de Richelieu, pe atunci emigrat în Rusia.

7. Urbansimul european în afara Europei.

A) *Orașele coloniale.* Începând cu secolul al XVI-lea, o importantă legislație exprimă preocuparea suveranilor spanioli pentru organizarea întemeierilor urbane în colonii. Prima regulă care trebuie respectată constă în alcătuirea unui plan pentru orașul proiectat. Se precizează că piețele, străzile și insulele vor fi trasate „cu sfoara și linia”, plecând din inima viitorului oraș, La Plaza Mayor. Întinderea acestei piețe va trebui să fie proporțională cu numărul scontat al locuitorilor, ținând seama și de posibilele creșteri ale acestuia. În consecință, orașele fondate de spanioli se caracterizează printr-o dispunere în întregime regulată și geometrică.

Creațiile urbane franceze au rămas multă vreme lipsite de reguli. Nu se poate vorbi de urbanism înainte de sfârșitul secolului al XVII-lea, când este întemeiat orașul Fort-de-France, așezare cu plan ortogonal. Iar, la sfârșitul secolului următor, orașul New Orleans* avea să ofere un frumos exemplu de traseu în tablă de șah.

În aceeași epocă se întâlnesc soluții comparabile în coloniile engleze din America de Nord, cu planurile în tablă de șah ale numeroaselor orașe noi, precum Philadelphia,

Baltimore sau Savannah. Spre deosebire de acestea, la Annapolis, tabla de șah se combină cu traseul în formă de stea.

B) *Washington.* O dată cu independența Statelor Unite se pune problema capitalei federale. Vrând să evite orice rivalitate între capitalele statelor federale, Congresul renunță să desemneze una dintre acestea și se pronunță pentru crearea unui oraș nou, care va primi numele președintelui Washington. În 1790, acesta este însărcinat să găsească terenul necesar pe malurile râului Potomac. Tot el este acela care desemnează arhitectul viitoarei capitale, un ofițer francez, voluntar în Războiul de Independență, maiorul L'Enfant. Planul său se sprijină pe preeminența edificiilor care adăpostesc puterea publică: Capitoliul, Casa Albă. Fiecare dintre ele este centrul unei rețele de bulevarde radiale, care vin să rupă monotonia unei trame generale de insule pătrate și de străzi care se intersectează în unghi drept. Este o tablă de șah tăiată de diagonale. Acesta este un traseu urban clasic, dar conceput la scară colosală, o extrapolare a urbanismului european la dimensiunile unui nou continent. Marile bulevarde au 50 m lărgime, iar străzile obișnuite de la 30 la 35 m.

* În franceză, Nouvelle Orléans (N. tr.).

URBANISMUL EREI INDUSTRIALE

I. Evoluția urbană în secolele al XIX-lea și al XX-lea

1. Explozia demografică urbană. Dacă populația lumii a crescut în mod uimitor în ultimele două secole, creșterea populației orașelor a fost încă și mai rapidă. În timp ce populația globului s-a mărit de patru ori din 1850, numărul locuitorilor orașelor a crescut de zece ori*. Această enormă creștere a populației citadine este consecința progreselor științifice și tehnice realizate începând cu mijlocul secolului al XVIII-lea. Europa occidentală este cea care declanșează acest proces, urmată curând de Statele Unite. În țările în care progresul tehnic s-a făcut simțit, creșterea productivității muncii a antrenat o mărire a producției globale, ceea ce a făcut posibilă o creștere demografică și o ridicare a nivelului de viață. În paralel, structura populației active s-a transformat. În timp ce la începutul secolului al XIX-lea, 80% din populația activă era ocupată în sectorul primar (agricultură), 8% în sectorul secundar (industrie) și 12% în cel terțiar (servicii), în țările industrializate a avut loc o veritabilă topire a sectorului primar în beneficiul celui secundar

* Calculul este valabil pentru 1995, anul în care a apărut cea de-a V-a ediție corectată a lucrării de față, după care s-a făcut actuala traducere (N. tr.).

dar și celui terțiar. Apoi, datorită noilor progrese ale productivității în industrie, sectorul secundar s-a micșorat la rândul său în beneficiul celui terțiar, care este marele beneficiar al dezvoltării economice³³.

Astfel, în țările dezvoltate, un număr restrâns de agricultori, de ordinul a 5 până la 10% din populația activă, este de ajuns pentru a hrăni întreaga populație. Or, acum două secole aceștia constituiau 80%. Ceea ce înseamnă că toți cei care erau în plus, care exploatau terenurile cele mai puțin rentabile, au trebuit să plece. Exodul rural i-a făcut orașeni fără voia lor. Depopularea satelor a umplut orașele. În secolul al XIX-lea, acest lucru se făcea în beneficiul industriei. În zilele noastre, sectorul terțiar este cel care ocupă o mare parte a populației orașenești. Principalul motor al creșterii marilor aglomerări urbane, precum New York, Londra sau Paris, este numărul mare al locurilor de muncă în birouri.

În țările mai puțin dezvoltate economic, situația este fundamental diferită. Procentul populației trăind în orașe mai mari de 100 000 de locuitori nu este decât de 5 până la 10% în țări ca Angola, Madagascar, India sau Pakistan, în timp ce el atinge 40 % în Anglia, 50 % în Japonia și culminează cu 67 % în Australia. Țările în curs de dezvoltare sunt în mod cert atinse de procesul general de creștere a populației urbane, dar sectorul primar rămâne încă aici foarte important.

2. Nașterea noilor orașe. Acestea sunt extrem de numeroase, mai ales în țările noi.

33. Despre toate aceste teme, a se vedea lucrarea clasică a lui J. FOURASTIÉ, *Le grand espoir du XX^e siècle*, Paris, 1963, ca și *La réalité économique*, Paris, 1978, p. 76 și urm.

Creațiile urbane cu caracter religios devin foarte rare. Pot fi totuși citate Salt Lake City, fondat în 1847 de mormoni. Planul său în tablă de șah se ordonează pornind de la Temple Block, insulă care conține alăturate Templul, Tabernacolul și Sala Adunărilor.

Numeroase orașe au fost create pentru a fi capitale. La mijlocul secolului al XIX-lea, sunt fondate Ottawa și Pretoria; la începutul secolului al XX-lea, Canberra, New Delhi și Ankara; apoi Brasília, la sfârșitul anilor '50. Alte întemeieri de orașe nu corespund decât unor capitale de state federale. Acestea sunt frecvente în secolul al XIX-lea: Madison, Adelaide, Belo Horizonte, La Plata. În secolul al XX-lea pot fi citate Goiânia, capitala statului brazilian Goiás, și Chandigarh, capitala statului indian Punjab.

Ca și în trecut, au fost fondate orașe pentru a pune în valoare exploatarea agricolă a unui teritoriu: numeroase burguri din Algeria, colonii agricole din Palestina, apoi din Israel, orașe italiene legate de asanarea Mlaștinilor Pontine, burguri olandeze în Zuyderzee.

Totuși cele mai numeroase sunt aglomerările urbane născute din dezvoltarea industriei și a extracției miniere. Aurul a condus la formarea a numeroase orașe în secolul al XIX-lea, precum San Francisco și Denver în Statele Unite, Johannesburg în Africa de Sud. În aceeași țară, Kimberley este un oraș născut din exploatarea de diamant. Alte orașe își trag originea de la minele de fier sau de la metalurgie, ca Duluth, Gary (creat de trustul oțelului în 1906), Magnitogorsk sau Stalinsk. Trebuie de asemenea menționate orașele născute din exploatarea de petrol, cu o creștere fulgerătoare, precum Oklahoma City, ca și cele născute pe lângă zăcămintele de gaz natural, ca Mourenx.

Crearea anumitor orașe este legată de căile de comunicație maritime sau terestre. Așa au fost construite, în secolul al XIX-lea, porturile Singapore și Melbourne, apoi orașele de pe canalul Suez: Port-Said, Ismailia. În anii 1920, un exemplu este portul polonez Gdynia. Căile ferate au jucat și ele un rol esențial, mai ales în America de Nord. Unul dintre cele mai mari noduri de circulație va fi Chicago, loc de întâlnire a 33 de linii. Pe traseu și la extremitatea fiecărei linii se nasc orașe ca Cheyennes, Seattle, Winnipeg sau Vancouver. Același lucru poate fi observat și în Asia, la Vladivostok și Port Arthur.

Pe de altă parte au fost create orașe turistice, ca Deauville, Paris-Plage și Le Touquet în secolul al XIX-lea, Miami sau Palm Beach în secolul al XX-lea.

Trebuie semnalată și nașterea unor porturi militare ca Murmansk sau Molotovsk.

Pe de altă parte, utopiștii și reformatorii secolului al XIX-lea au conceput proiecte de orașe ideale pe care s-au străduit să le pună în aplicare. În paralel, numeroase industrii au creat pentru muncitorii lor veritabile aglomerări urbane; unele dintre ele constituie remarcabile ansambluri arhitecturale, ca Le Grand Hornu sau Bois-du-Luc.

În fine, pentru a încerca frânarea creșterii excesive a marilor orașe, încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea s-a recurs la orașe-satelit. Mișcarea s-a născut o dată cu fondarea orașului Pullmann, în apropiere de Chicago, de către industriașul cu același nume, pentru adăpostirea uzinelor sale și a muncitorilor. Apoi, în perioada *New Deal*, apar „orașele cu centură verde”, ca Radburn, a cărui construcție a constituit și o armă în lupta cu șomajul. După Al Doilea Război

Mondial s-a încercat combateră extinderii Londrei și a Parisului cu ajutorul unei pleiade de orașe noi.

3. Creșterea orașelor existente.

A) *Evoluția cartierelor centrale.* La început se încearcă clarificarea structurii urbane existente prin străpungeri ale unor mari artere rectilinii. Această soluție, folosită la Paris de Haussmann, se întâlnește la sfârșitul secolului al XIX-lea la Roma, ca și la Amsterdam, la Barcelona sau Madrid. Totuși, în Anglia și Germania, sistemul străpungerii se asociază cu trasee mai suple, respectând relieful și monumentele existente (Londra, Strasbourg). La Viena se demolează zidurile de apărare pentru a face loc unui larg bulevard inelar, plantat cu arbori și bordat de edificii publice (Ring-ul).

Efortul se îndreaptă și către o dezvoltare planificată a orașelor. La New York, planul de extindere din 1811 prevede pe întreaga insulă Manhattan un imens cadrilaj de bulevarde și străzi căruiă îi va trebui un secol pentru a fi mobilat cu construcții. La Chicago, creșterea se face prin prelungirea fără limite a cadrilajului inițial, ceea ce conduce la realizarea unor străzi drepte având uneori lungimea de 50 km. Pentru a rupe această monotonică, urbanistul D. Burnham prevedea străpungeri diagonale în planul său de amenajare și extindere prezentat în 1909, dar care nu a fost niciodată realizat. În Europa, printre extinderile urbane rezultate din aplicarea unor concepții urbanistice generale, trebuie citată cea a Barcelonei, făcută după un plan al inginerului Cerdà (1859), și crearea zonei Amsterdam-Sud, în prima jumătate a secolului al XX-lea, după planurile arhitectului Berlage.

Încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea centrul marilor orașe americane capătă un aspect cu totul particular, datorat

creșterii numărului de construcții înalte. În timp ce Europa rămâne fidelă unei limite de înălțime care nu este mult mai ridicată decât în secolul al XVIII-lea, americanii se hotărăsc să valorifice toate posibilitățile oferite de noile tehnici de construcție: osatură metalică, apoi beton armat. Astfel că în anii 1880 răsar din pământ imobile imense, depășind adesea 20 de etaje, concepute de arhitecții școlii de la Chicago, ca Sullivan, Le Baron Jenney. Rezultă un peisaj urban bazat pe verticale, care își găsește expresia cea mai cuprinzătoare în Manhattan; aici străzile, inițial gândite pentru a fi mărginite de case cu 3 etaje, sunt strivite de zgârie-nori de 40 de etaje și mai mult chiar. În Europa, construcția pe înălțime nu va intra în orașe decât începând cu mijlocul secolului al XX-lea, fără însă a atinge extraordinara forță a peisajului orașului New York. Nu este mai puțin adevărat că, amplasată în orașele vechi, construcția pe înălțime distruge total armonia siturilor și este adeseori însoțită de distrugerea țesutului urban.

Începută deja de multă vreme, depopularea centrului marilor orașe este un fenomen general pentru cea de a doua jumătate a secolului al XX-lea. Cauzele sunt diferite. Proliferarea clădirilor de birouri transformă, pe timp de noapte, anumite cartiere în deșert (zona City în Londra, cartierele de afaceri la Paris). Mai mult, în numeroase orașe europene, prețul ridicat al locuințelor împinge către cartierele marginale pături largi ale populației: muncitori și funcționari, tineri căsătoriți cu mulți copii. Locuința în centru devine astfel un privilegiu. Din contră, în multe dintre marile orașe americane, centrul orașului este amenințat de degradare și „proletarizare“, în timp ce populația mai înstărită se refugiază în zonele rezidențiale suburbane.

B) *Fenomenul suburbiilor*. Înainte de mijlocul secolului al XIX-lea, suburbiile erau locuri cu înfățișare de sat, unde aristocrația și burghezia posedau castele și case, profitând de o reședință la țară aflată chiar la porțile prașului. O dată cu industrializarea, cu explozia demografică urbană și cu dezvoltarea transporturilor, asistăm la formarea suburbiei moderne, fenomen de masă a cărui amploare nu pare să cunoască limite.

Până către 1920 în Statele Unite și 1945 în Europa, dezvoltarea suburbiilor depindea în cea mai mare măsură de traseele de tren, metrou, tramvai, care să asigure legăturile cu orașul. Rezulta de aici o zonă suburbană discontinuă, ale cărei aglomerări erau grupate în jurul gărilor și care erau separate de teritoriul agricol sau de păduri. Spre deosebire de această situație, uriașa creștere a numărului automobilelor a condus la transformarea suburbiei într-un spațiu difuz, în continuă extindere, devorând suprafețe de teren din ce în ce mai îndepărtate. Această evoluție este explicată în mare parte de preferința generală pentru casa individuală. Dar suburbia modernă care se bazează pe existența automobilului prezintă mari inconveniente: risipă de spațiu, de energie, de timp; absența aproape totală a unei veritabile vieți urbane. Astfel, aglomerarea de la Los Angeles nu este decât o juxtapunere infinită a reședințelor private, a căror densitate este de circa zece locuințe pe hectar, legate cu numeroase autostrăzi și bretele de legătură. Această rețea absoarbe mai mult de o treime din teren, fără a adăuga străzile obișnuite și imensele suprafețe de parcare. Casele individuale nu pot fi adăugate unele după altele la infinit. În felul acesta nu se creează orașul viitorului, ci un adevărat anti-oraș.

În plus, actuala proliferare a construcțiilor pavilionare este incompatibilă cu conservarea siturilor și menținerea unui peisaj rural. În Franța problema este extrem de gravă. Desigur că puterea publică a înțeles pericolele acestei situații, dar ea rămâne practic neputincioasă în fața procesului de urbanizare difuză care desfigurează peisajele. Nimic nu este mai important decât menținerea fermă a distincției între spațiul rural și cel urbanizat.

4. Traseele urbane. În secolul al XIX-lea, atunci când un plan este adoptat pentru crearea unui oraș sau extinderea sa, el este aproape întotdeauna un plan în tablă de șah, un cadrilaj, soluție pe care o găsim atât la New York, Madison sau Chicago, cât și la Biskra, Port-Said, Saigon, Adelaide, La Plata, Barcelona sau Patras. Cel mult diagonalele vin să rupă uneori monotonia străzilor intersectate în unghi drept. Există totuși câteva trasee în formă de stea, ca acela din Detroit, foarte repede abandonat în favoarea unei trame cu unghiuri drepte. La Cabourg, planul este o jumătate de stea ale cărei străzi radiale pleacă din dreptul cazinoului. Pe de altă parte, în suburbiile rezidențiale ale celei de-a doua jumătăți a secolului, precum Le Vésinet, se utilizează traseele suple și sinuoase caracteristice parcurilor englezești. În fine, o ultimă formulă apare către sfârșitul secolului: orașul linear preconizat de inginerul spaniol Soria y Mata. Este vorba de o structură sub formă de panglică care se lungește la nesfârșit în zona rurală, sistem experimentat în apropiere de Madrid în 1894.

În secolul al XX-lea se regăsesc planuri ortogonale la Leopoldville, Elisabethville sau Port-Fouad. Se întâlnesc trasee în formă de stea, complexe, în capitale ca New Delhi

sau Canberra, sau simple, în orașe mici precum Stella-Plage, al cărui plan îl imită pe cel de la Cabourg. Trebuie adăugat că tema orașului linear a fost reluată și perfecționată de urbanistii sovietici, mai ales la Stalingrad. Lung de 65 km, orașul este alcătuit dintr-o serie de benzi paralele: căi ferate, uzine, zone verzi, locuințe, parcuri, toate în lungul fluviului Volga. Totuși secolul al XX-lea arată o predilecție pentru traseele suple și funcționale. Acesta este cazul orașelor-grădină englezești, precum și al orașelor europene create de Lyautey după planurile lui Prost lângă principalele orașe marocane, la începutul secolului. Moda traseelor suple se va impune în majoritatea țărilor, inclusiv în Statele Unite, în special o dată cu planul orașului Radburn, elaborat în anii 1930 și considerat de L. Mumford ca reprezentând „cea mai importantă etapă în istoria urbanismului de la construirea Veneției și până acum”. Autorii acestui plan de lotizare rezidențială, H. Wright și C. Stein, au intenționat să pună orașul la adăpost de automobil. Fiecare cartier ia forma unui *superblock*, vastă întindere de teren înconjurată de străzi și traversată de numeroase poteci pentru pietoni. Casele sunt implantate de-a lungul unor fundături scurte care străpung *superblock*-ul în profunzime până la o anumită distanță; centrul este ocupat masiv de vegetație. Trebuie notat că „traseul Radburn” a fost reluat de Le Corbusier atunci când a creat planul pentru orașul Chandigarh.

5. Echipamente urbane vechi și noi. În foarte multe cazuri, secolul al XIX-lea nu face decât să realizeze ambițiile secolului precedent. Un exemplu sunt marile cimitire suburbane ale Parisului, precum Père-Lachaise, care au devenit de altfel foarte repede, prin creșterea orașului, cimitire urbane.

Astfel încât Haussmann a propus în 1867 transferul tuturor cimitirelor pariziene la Méry-sur-Oise. În vreme ce, în 1800, nu existau în Paris decât 26 km de canale de scurgere, un secol mai târziu se înregistrează 1 000 km. Acestea sunt accesibile prin 16 000 de guri de vizitare. Apele străzilor se varsă în canalizare prin 11 500 de guri deschise în bordurile trotuarelor; 1 000 de case sunt racordate la rețeaua de scurgere a orașului. Apa este distribuită pe scară largă în imobilele pariziene, unde există, încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, mai mult de 80 000 de contoare. Tot în aceeași epocă străzile marilor orașe occidentale își capătă fizionomia actuală. La Paris, începând cu Restaurația, se generalizează folosirea trotuarelor, introduse pe vremea lui Ludovic al XVI-lea. În afara trăsurilor cu cai, Marile Bulevarde văzute de către Béraud la sfârșitul secolului al XIX-lea nu sunt fundamental diferite de cele de astăzi. Secolul al XIX-lea a continuat de asemenea opera secolelor precedente în ceea ce privește grădinile: parcuri și scuaruri făcute de Alphand la Paris (Bois de Boulogne, Buttes-Chaumont...); Central Park la New York, realizat de Olmsted. Se continuă și construirea de teatre, hale, piețe comerciale, spitale. Se adaugă biblioteci, muzee, nenumărate alte edificii publice.

Evoluția tehnicii duce la apariția unor noi dotări: iluminatul public și privat cu gaz, apoi cu electricitate; telefonul; gările; omnibuzele și tramvaiele cu tracțiune animală, apoi cu motor, autobuzul; căi ferate metropolitane; aeroporturi; autostrăzi urbane (ce trebuie interzise în interiorul orașelor vechi)... Orașul devine un organism din ce în ce mai complex și fiecare dintre mecanismele sale este rezultatul unei înalte tehnici.

II. Urbanismul francez în secolul al XIX-lea

1. Fidelitatea față de concepțiile secolului al XVIII-lea.

Ea este foarte vizibilă în ceea ce privește traseele urbane, așa cum o demonstrează planurile în tablă de șah ale orașelor Pontivy și La Roche-sur-Yon, ambele create sub Imperiu, după recâștigarea regiunilor regaliste. Se continuă căutarea unor perspective monumentale: se construiește biserica Madeleine în ax cu Rue Royale, Arcul de Triumf de la Etoile, se deschide Rue Jeanne-d'Arc în fața catedralei din Orléans. Marea ambiție rămâne aceea a realizării unor străpungeri, precum Rue de Rivoli în vremea lui Napoleon. Sub Ludovic-Filip, în afară de Rue Rambuteau, se realizează străpungeri și în orașele de provincie, chiar în unele mici cum este Sarlat. În cel de-Al Doilea Imperiu, străpungerea este la ordinea zilei nu numai în capitală, dar și în marile orașe de provincie, unde se imită modelul parizian. Se realizează astfel o Rue Impériale și o Rue de l'Impératrice, atât la Rouen, cât și la Lyon și la Toulouse. La Marsilia, Rue Impériale leagă Vechiul Port cu noul doc Joliette. La Montpellier, străpungerea nu va fi realizată decât începând cu anul 1878.

Se acordă în continuare o mare importanță fațadelor. Sub Imperiu se impune o arhitectură uniformă pe Rue de Rivoli. Sub Restaurație acest sistem este folosit în provincie, mai ales la Orléans pentru Rue Jeanne-d'Arc și Piața Catedralei. În cel de-Al Doilea Imperiu, arhitectura cu program este utilizată la Paris pentru piețe (Place de l'Etoile, Place de l'Opéra, Place Saint-Michel, Place du Théâtre-Français), ca și pentru imobilele aflate în fața Gării de Nord. De altfel, Parisul secolului al XIX-lea este foarte coerent din punct de vedere arhitectural. Străzi întregi se construiesc în timp

foarte scurt, astfel încât toate casele au mai mult sau mai puțin același stil. În plus, reglementările urbane contribuie la unitatea arhitecturală a fațadelor (interzicerea ieșirilor din aliniament a construcțiilor sau a unora dintre elementele lor arhitecturale) și limitează înălțimea construcțiilor. Până în 1859 limita înălțimii rămâne la 22,5 m. Ea se ridică apoi la 25 m. De-abia regulamentul din 1902 va stabili o limită de 31 m.

2. Haussmann și urbanismul parizian. În timpul Restaurației și a Monarhiei din Iulie, urbanismul capitalei rămâne comparabil cu acela al perioadei lui Ludovic al XVI-lea: multă prudență în centru, unde se realizează totuși, prin străpungere, Rue Rambuteau; o creștere urbană fragmentată, făcută din lotizări la periferie, antreprize speculative bine individualizate (lotizarea de la Beaugrenelle; cea din spatele bisericii Madeleine; cartierul Saint-Georges; lotizarea câmpiei de la Passy și Batignolles; cartierul Europe; ansamblul Saint-Lazare, în jurul bisericii Saint-Vincent-de-Paul).

Însă, Napoleon al III-lea vrea să facă din Paris „capitala capitalelor”. El definește o politică ambițioasă de urbanism și îl desemnează pentru aceasta pe Haussmann; numit prefect al Senei în 1853, acesta din urmă a știut să se înconjoare de colaboratori de calitate, precum Alphand și Belgrand³⁴.

Populația pariziană s-a dublat de la începutul secolului. În 1846, ea atinge 1,2 milioane de locuitori pe teritoriul cuprins în incinta fortificațiilor lui Thiers* și va tinde către 2 milioane în 1870. În afară de faptul că este capitală, Parisul devine

34. Pentru urbanismul lui Haussmann, a se vedea mai ales J. des CARS, P. PINON (coord.), *Paris-Haussmann*, Paris, 1991.

* Datând din 1841-1845 (N. tr.)

un mare centru industrial, comercial și financiar. Dar până la Haussmann, numărul caselor crește foarte puțin. Acesta este Parisul suprapopulat, insalubru și plin de pericole descris de Balzac, Eugène Sue și Victor Hugo.

Urbanismul lui Haussmann se caracterizează prin crearea unei vaste rețele de artere mari, care taie fără distincție teritoriul orașului, fie că este vorba de cartierele cele mai dense din centru, fie de zonele periferice în curs de urbanizare. Sunt trasee concepute la nivel global, cu numeroase intersecții în formă de stea. O nouă structură făcută din bulevarde și străzi largi se suprapune peste trama stradală existentă, creând un contrast puternic între arterele noi și mare parte a celor vechi. În paralel se adoptă o politică extrem de activă în materie de dotări publice: rețea de străzi, canalizare, distribuție de apă și gaz, hale, piețe comerciale, primării, licee, gări, cazărmi, închisori, spitale, spații verzi... Parisul va trăi timp de un secol din realizările perioadei celui de-Al Doilea Imperiu și a începuturilor celei de-A Treia Republici.

Principalele obiective ale lui Napoleon al III-lea și ale prefectului său erau să facă să dispară imaginea orașului vechi, vetust și insalubru; să faciliteze circulația prin multiplicarea legăturilor între diferitele părți ale orașului; să asigure punerea în valoare a monumentelor, așezându-le în axul unei perspective; să facă posibilă menținerea ordinii în cazul unor revolte populare. Haussmann scrie în *Memoriile sale*: „A însemnat distrugerea țesutului urban al vechiului Paris, a cartierului răzmerițelor și baricadelor... Încheierea lucrărilor de construire de pe strada Turbigo a făcut să dispară strada Transnonain de pe harta Parisului”.

Marile străzi ale lui Haussmann impun întregului Paris aceeași imagine a capitalei moderne. Caracterul monumental

uniform al fațadelor disimulează realitatea socială a zonelor traversate. Același chip al orașului se impune atât în cartierele populare, cât și în cele aristocratice. Urbanismul lui Haussmann vrea să creeze iluzia unei perfecte omogenități a spațiului urban.

Burghezia investește în imobilele care se construiesc de-a lungul noilor străzi, iar în vestul Parisului se creează cartiere noi, ocupate în întregime de burghezie. Marile lucrări împing spre periferie o populație modestă, chiar nevoiașă, care se mută cum poate în zonele cele mai defavorizate ale orașului, în apropierea fortificațiilor. Dacă mai înainte diversele categorii sociale locuiau adeseori în același imobil, acum ele sunt separate în mod radical. Burghezia își rezervă anumite cartiere, anumite străzi. Într-o anumită parte a orașului, urbanismul lui Haussmann conduce la formarea unui spațiu al burgheziei.

Finanțarea marilor lucrări ale Parisului a fost asigurată chiar de către oraș și, în mai mică măsură, de către stat. Orașul a împrumutat pe termen lung sume extrem de mari, dobânzile fiind plătite din excedentul anual al bugetului. În plus, Haussmann pare a fi recurs la o politică de expediente. El a plătit antreprenorii cu bonuri de delegație purtându-i semnătura și care au fost scontate de Creditul Funciar. Orașul avea astfel o importantă datorie flotantă, a cărei consolidare a făcut în 1867 obiectul unui tratat cu Creditul Funciar. În fapt, enorma investiție a marilor lucrări a avut ca efect dezvoltarea activității economice a capitalei. A rezultat o asemenea creștere a produsului fiscalității locale, încât excedentul bugetar anual a crescut de zece ori către sfârșitul celui de-Al Doilea Imperiu.

Opera lui Haussmann a făcut obiectul unor critici violente. Victor Hugo, mai ales, i-a reproșat masacrul vechiului Paris. Este adevărat că ar fi putut să evite ușor demolarea unor edificii majore: este de asemenea cert că a transformat Île de la Cité într-un deșert administrativ. Dar puțini oameni erau apti, precum Hugo, să simtă farmecul vechiului oraș. Legitiști, orleaniști și republicani s-au dezlănțuit contra lucrărilor lui Haussmann, pentru că vedeau în el pe prefectul Imperiului. Pe de altă parte, odată ajunși la putere, republicanii s-au grăbit să continue urbanismul lui Haussmann.

III. Geneza urbanismului modern

Urbanismul așa cum îl cunoaștem, care se vrea o știință a așezărilor umane, s-a născut ca o consecință a Revoluției Industriale. Aceasta, care începe în Anglia încă din secolul al XVIII-lea, aruncă o întregă populație muncitorească în orașe care nu sunt pregătite să o primească. Rezultă de aici o proliferare a locuințelor mizere, a cocioabelor. Familiile muncitorilor se înghesuie în localuri strâmte și fără confort, atunci când nu locuiesc în pivnițe nesănătoase, ca la Lille, Liverpool sau Manchester. Numeroase voci se ridică pentru a denunța mizeria locuinței populare; printre ele cea a doctorului Villermé în raportul său din 1840 și cea a lui Engels în cartea sa: *Situația clasei muncitoare din Anglia* (1845).

În ochii contemporanilor, orașul întreg este bolnav. El este considerat ca un țesut patologic, nesănătos. În *Iluzii pierdute*, Balzac numește Parisul „un șancru”. Medici, filantropi, sociologi, economiști, romancieri, confrunțați cu epidemiile și cu delinvența, văd în ele fructele otrăvite ale cocioa-

belor, purulențele orașului mizerabil, care este acuzat că face să degeneze rasa umană, că secretă viciul și crima³⁵.

O întregă serie de gânditori ajung să repudieze noțiunea tradițională de oraș și elaborează modele care să permită regăsirea ordinii tulburate de mașinism. Din această căutare se va naște principalul curent al urbanismului modern, curentul progresist, care lasă cu mult în urmă curentul umanist și pe cel naturalist³⁶.

1. Curentul progresist. Inspirat din raționalismul filozofiei Luminilor, el se bazează pe o concepere abstractă a omului, individ-tip, același în orice timp și loc. Știința trebuie deci să dea posibilitatea definirii exacte a unui model urban perfect, convenabil pentru orice grup uman.

A) *Teoreticienii precursori.* Urmându-i pe utopiștii secolului al XVIII-lea³⁷, ei se lansează în descrierea orașului ideal, în general conceput ca loc al unei mai bune organizări sociale. Fourier propune înlocuirea orașului cu falansterul, palat social locuit în comun de aproximativ 1 600 indivizi. În întreaga clădire domină un fel de stradă interioară, strada-galerie, către care se deschid apartamentele, inclusiv cele de la etaj, la care se accede prin scări. Owen preconizează crearea „satelor armoniei și cooperării”, în care 1 200 de persoane locuiesc în mari edificii și exploatează în comun un domeniu agricol. Spre deosebire de aceștia, Proudhon

35. Vezi L. MURARD și P. ZYLBERMAN, *Le petit travailleur intenable*, Fontenay-sous-Blois, 1976 (*Recherches*, nr. 25).

36. Această clasificare o reia în mare pe cea făcută de F. CHOAY, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, 1965. Din această importantă culegere de texte au fost extrase pentru prezenta lucrare citate din scrierile lui Sitte, Geddes și Jane Jacobs.

37. B. BACYKO, *Lumières de l'utopie*, Paris, 1978.

și Richardson sunt partizanii locuirii în case individuale. Cât despre Cabet, orașul său cu plan în tablă de șah, Icara, va reflecta în totalitate ideea unui trai comunitar.

Diversele utopii sunt determinate în mare măsură de căutarea unor soluții care să rezolve problemele igienei, al cărei corolar îl constituie verdețea, lumina, spațiul și apa. Se încearcă de asemenea o zonare a spațiului în funcție de principalele activități: locuire, muncă, timp liber. Doar la Cabet, ruptura cu orașul tradițional este totală. Orașul vechi este înlocuit cu unități de locuire independente, de sine stătătoare, implantate pe o mare întindere. De fapt, aceste utopii sunt sisteme constrângătoare și represive care se ascund în spatele unor formule agreabile.

B) *Realizările secolului al XIX-lea*. Cea mai interesantă este Le Familistère, creat de Godin la Guise, sub cel de-Al Doilea Imperiu³⁸. Acesta este un fel de falanster, compus din trei blocuri pătrate care se unesc în colțuri, fiecare dintre ele având o curte adăpostită sub un acoperiș de sticlă. Curțile joacă rolul străzilor interioare prevăzute de Fourier. În aceste imobile cu patru etaje, Godin își instalează muncitorii. Totuși el nu a păstrat ideea vieții în comun, caracteristică falansterului. Le Familistère are o grădină de agrement și numeroase servicii colective: creșe, economat, spălătorie, măcelărie, școală, teatru... Începând cu 1880, Godin își transformă întreprinderea într-o cooperativă, asociind capital și muncă. Ambiția sa era aceea de a crea, după ideea lui Fourier, o comunitate umană de sine stătătoare și un cadru arhitectural corespun-

38. *Le Familistère de Guise...*, Bruxelles, 1976 (Archives d'Architecture moderne).

zător acestui ideal. El a putut să-și realizeze acest vis generos datorită dinamismului economic al întreprinderii sale.

Cea mai mare parte a celorlalte realizări se limitează la construcția de locuințe pentru muncitori. În Anglia, influența lui Disraeli este hotărâtoare. În 1845, câteva persoane bogate fondează o „societate pentru ameliorarea locuințelor claselor muncitoare”. În 1851 sunt votate primele legi privitoare la construcțiile subvenționate. În 1853, Titus Salt creează pentru muncitorii săi satul model Saltaire, inspirat din romanele lui Disraeli. În Franța contemporană, la inițiativa lui Dollfus, câțiva industriași din Mulhouse fondează o societate care construiește case, spre a fi închiriate sau vândute muncitorilor lor. Ca și aceștia, alți patroni creează pentru muncitori orașe în care fiecare casă își are propria sa grădină; astfel de construcții sunt ridicate de familia Schneider la Creusot, de familia Wendel la Stiring. La Paris, Ludovic-Napoleon Bonaparte fondează în 1849 orașul Napoleon, pe strada Rochechouart, ansamblu de locuințe în jurul unei curți acoperite cu sticlă, care anunță realizarea lui Godin de la Guise. Apoi, sub Imperiu, el își accentuează acțiunea în favoarea locuinței populare. În Germania, se întâlnesc numeroase realizări, dintre care cele mai importante sunt orașele muncitorești ale lui Krupp la Essen.

Astfel că, debarasate de conținutul lor ideologic, utopiile pre-urbanismului sunt reluate de către patronat și puterea publică.

C) *Dezvoltarea urbanismului progresist*. O dată cu începutul secolului al XX-lea, curentul progresist se transformă în urbanismul modern, care se vrea o știință globală referitoare la oraș.

Începând cu anul 1901, Tony Garnier întocmește un plan de oraș industrial în care se regăsesc aproape toate elementele care stau la baza urbanismului modern³⁹. El i-a influențat în mare măsură pe arhitecții „raționaliști” din prima jumătate a secolului, care au creat „stilul internațional” și au dat naștere modelului urbanismului progresist. Aceștia au constituit, începând cu anul 1928, o mișcare internațională denumită cu inițialele sale: CIAM (Congresul Internațional de Arhitectură Modernă). În 1933, arhitecții CIAM elaborează un manifest doctrinar: Carta de la Atenă. Veritabil catehism al urbanismului progresist, acest document reflectă multe dintre ideile lui Le Corbusier⁴⁰.

Urbanismul progresist este obsedat de modernitate. Orașul secolului al XX-lea trebuie să aparțină epocii sale, să-și afirme contemporaneitatea cu tot ceea ce constituie tehnica de vârf: uzina, automobilul, avionul. Estetica modernistă, având la bază raționalitatea și austeritatea, alătură acestor precepte disprețul pentru orașul vechi. Desigur, Carta de la Atenă (art. 65) proclamă că „valorile arhitecturale trebuie salvate”. În realitate textul nu preconizează decât conservarea câtorva monumente majore, „în jurul cărora vor fi distruse „cocioabele”, cu alte cuvinte casele vechi, ceea ce va permite crearea de „suprafețe verzi”. De altfel, încă din 1925, Le Corbusier prevede în „planul Voisin” întocmit pentru Paris demolarea aproape în întregime a construcțiilor de pe

39. Aceștia sunt susținătorii unei noi arhitecturi, bazată pe forme pure, direct influențată de cubism. Printre cei mai importanți se numără, în Germania, aparținândii școlii de la Bauhaus, având ca reprezentanți de frunte pe Gropius și Mies Van der Rohe; în Olanda, arhitectul Oud, unul dintre animatorii grupului De Stijl; în Franța, Le Corbusier, unul dintre fondatorii mișcării puriste; în Italia, futurismul; în Rusia, grupul constructivist.

40. LE CORBUSIER, *La charte d'Athènes*, Paris, 1971.

malul drept al Senei. El consimte totuși să păstreze pe peluză câteva monumente și, ici și colo, rămășițe arhitecturale, de exemplu un edificiu din cartierul Marais, conservat sau transportat. Cu aceasta el socotește că „patrimoniul universal este respectat”, chiar pus în valoare, pentru că în acest fel oamenii vor putea să se bucure mai mult de existența lui⁴¹. Cum să explicăm un asemenea vandalism orb? Vorbind despre cartierele Marais și Etoile, el spune că acestea sunt „realități vechi care șochează un spirit nou”. Le Corbusier este deci animat de un modernism simplist, fără nuanțe. Dar esențială este probabil preocuparea lui pătimașă pentru igienă, care se concretizează în nevoia majoră de lumină solară și spațiu plantat.

Carta de la Atenă cere construcții înalte, îndepărtate unele de altele, izolate în lumină și verdeată. Turnurile și barele sunt corolarul teoremei igieniste. Deși anglo-saxonii și olandezii se arată favorabili caselor joase, imobilul colectiv uriaș reprezintă idealul urbanismului progresist. În planul Voisin, Le Corbusier prevede înlocuirea fondului construit din centrul Parisului prin turnuri de 200 m înălțime, care ocupă doar 5% din suprafața solului. Într-un asemenea urbanism nu mai există spațiu urban, ci doar unități autonome pentru locuit sau destinate birourilor, fiecare dintre ele conceput ca un mic oraș vertical. Modelul cel mai elaborat al unității de locuit este „Orașul radios” al lui Le Corbusier, realizat pentru prima dată la Marsilia în 1947 și reprodus, printre altele, la Nantes și Berlin. Este un imobil vast, având 17 niveluri, prevăzut pentru 1 500 până la 2 000 de persoane. El constituie versiunea modernizată și așezată pe verticală a falansterului, cu ser-

41. IDEM, *Urbanisme*, Paris, 1966, pp. 264-273.

viciile sale colective și cu străzile sale interioare înspre care se deschid locuințele.

O altă teoremă a urbanismului progresist este abolirea străzii, denunțată ca anacronică, zgomotoasă, periculoasă, contrară imperativelor însoțirii și igienei. Carta de la Atena cere ca imobilele să fie implantate la distanță de fluxurile de circulație (art. 27).

Modelul progresist se bazează pe o analiză a funcțiunilor urbane, dublată de o zonare a acestora (art. 77 și 78). Funcțiunile de locuire, muncă și de petrecere a timpului liber au repartizate zone specifice. Circulația este de asemenea concepută ca o funcțiune distinctă, perfect independentă în raport cu volumele construite, cu o diferențiere a drumurilor în funcție de viteza de deplasare.

Această schemă urbană este considerată valabilă pentru orice loc, pentru că ea este concepută pentru omul-tip. Pentru Le Corbusier „toți oamenii au aceleași nevoi”⁴². De aceea urbanistii progresiști reiau aceleași soluții în lumea întreagă, pentru orașele mai mari, ca și pentru cele mai mici.

În multe privințe, Le Corbusier este un om al secolului al XIX-lea. Așa cum notează H. Lefebvre, „el ideologizează raționalizând, dacă nu cumva face invers”. Influențat de Fourier, el a contribuit la constituirea și aplicarea pe scară largă a unui model urbanistic care antrenează o dislocare a orașului, o „fractură” a spațiului urban⁴³.

2. Curentul umanist.

A) *Mișcarea culturalistă*. Ea se bazează pe ideea, dragă unor scriitori ca Max Weber sau Sombart, care afirmă că orașul

european preindustrial a reprezentat un moment excepțional al istoriei și a permis realizarea individului și înflorirea culturii, grație climatului particular al comunității urbane.

Această mișcare s-a născut în Anglia secolului al XIX-lea, impulsionată de Pugin, Ruskin și Morris. Estetica și cultura ocupă la ei locul pe care îl avea igiena la Owen și Fourier. Este o gândire anti-industrialistă, hrănită de nostalgia pentru orașul trecutului, ale cărui căldură umană și calitate arhitecturală se cereau reînviat. Din aceste motive trebuia revenit la orașe mici, cu limite precise, cu drumuri sinuoase, în respectul sitului. Acești autori cred că urâtenia răspândită de societatea industrială este rezultatul unei carențe culturale care nu poate fi combătută decât prin întoarcerea la o artă inspirată din Evul Mediu, în directă legătură cu renașterea artizanatului. Aceste concepții nu au condus la realizări veritabile. Dar viziunea lor arhitecturală inspiră satul-grădină de la Port-Sunlight, creat în 1887 de industriașul Lever pentru muncitorii din fabricile lui de săpun. Admirator al lui Ruskin, pasionat de gotic, el a construit 600 de case în stilul *early English*.

Către sfârșitul secolului al XIX-lea, mișcarea culturalistă trece la stadiul de urbanism propriu-zis. Principiile de amenajare a orașelor sunt studiate cu clarviziune de arhitectul german Stübben, care publică în 1880 lucrarea *Städtebau*, tratat despre construirea orașelor. El trage învățăminte din greșelile comise de predecesorii săi care încercaseră să suprapună un oraș modern peste unul vechi. Conform ideilor sale, singura soluție constă în respectarea trecutului și în construirea orașului nou alături de cel vechi. O carte purtând același titlu este publicată în 1889 de marele urbanist austriac Sitte⁴⁴,

42. IDEM, *Vers une architecture*, Paris, 1958, p. 108.

43. H. LEFEBVRE, *La production de l'espace*, Paris, 1974, p. 350.

44. C. SITTE, *L'art de bâtir les villes*, traducere franceză, Paris, 1980.

care denunță mediocritatea orașului modern și își propune să facă un studiu minuțios al orașelor vechi, extrăgând de aici principii inspiratoare pentru responsabili creației și extinderii urbane. El vrea să înlocuiască reușitele intuitive ale epocilor „în care respectul pentru artă era o tradiție“ printr-un demers conștient. Nu este vorba de a copia orașele vechi, ci de a examina „ceea ce este esențial în creația lor“ și adaptabil „circumstanțelor moderne“. Pentru Sitte, planul unui oraș este o operă de artă. El trebuie să se ordoneze în funcție de locurile de trecere și de întâlnire, care sunt străzile și piețele. Acestea trebuie să reia modelul străzii și pieței medievale, spațiu vizual închis și adesea neregulat. Partizan al continuității țesutului urban, Sitte se ridică împotriva modei care constă în izolarea monumentelor în mijlocul unui spațiu vast degajat de alte clădiri. El socotește acest lucru ca foarte grav pentru majoritatea edificiilor vechi, al căror spirit este trădat tocmai prin acest mod de a încerca punerea lor în valoare.

În Anglia, urbanismul culturalist ia o nouă direcție cu Howard și proiectul său de oraș-grădină prezentat în 1898 într-o carte intitulată *To Morrow*. El vrea să reunească avantajele orașului și satului, realizând totuși un veritabil oraș și nu o suburbie difuză, lipsită de centru și de limite. Conceput pentru 32 000 de locuitori, proiectul lui Howard conține o distincție foarte netă între cele 400 ha urbane și centura verde agricolă de 2 000 ha care le înconjoară. Spațiul urban cuprinde în centru un spațiu comercial și administrativ; apoi, o zonă inelară consacrată locuințelor, fiecare avându-și propria grădină; în fine, la periferie se află o zonă industrială. Pentru a împiedica specula funciară, comunitatea locuitorilor va fi proprietara terenului urban, fără a fi însă și proprietara caselor și întreprinderilor.

Aceste concepții se realizează parțial în cele două orașe-grădină de la Letchworth și Welwyn, aflate în vecinătatea Londrei. Dar ele nu au autonomia economică dorită de Howard: ele sunt orașe-dormitor. În prima jumătate a secolului al XX-lea, termenul de oraș-grădină cunoaște cel mai mare succes, mai ales în Anglia, în Olanda și în țările scandinave. El desemnează în general cartiere de periferie rezidențiale, având casele dispersate în verdeață. Cu toate acestea, ceea ce s-a realizat în Franța sub numele de oraș-grădină prefigurează foarte adesea marile ansambluri (Châtenay-Malabry).

Trebuie să alăturăm urbanismului culturalist opera urbană a lui Lyautey în Maroc. Ea se bazează pe un respect total al autenticității culturale și arhitecturale marocane. La Fès, Meknès, Marrakech, Rabat, orașul european este absolut separat de orașul musulman, care își păstrează propria viață în spatele zidurilor de apărare.

B) *Urbanismul antropologic*. El încearcă să rezolve problemele creației și amenajării orașelor utilizând informațiile furnizate de antropologia descriptivă.

Primul care a urmat această cale a fost Geddes. Scoțian, de formație biolog, el se orientează către urbanism în primii ani ai secolului al XX-lea. Pentru el, creația urbană se plasează în continuitatea istorică a unei civilizații date. Orașul trebuie făcut pentru oameni reali, ale căror nevoi și aspirații trebuie cunoscute. Geddes preconizează anchete largi care să se refere la toate aspectele realului: geografie, istorie, economie, sociologie, estetică... Este metoda cunoscută cu numele de *sociological surveys*. Apoi, având astfel reunite toate informațiile posibile, cel care întocmește planul va con-

cepe cu un efort de intuiție soluțiile urbanistice adaptate orașului sau cartierului pe care îl proiectează. Geddes respinge orice model urban: nu există decât cazuri particulare. Adevăratul plan, după opinia lui, „este rezultanta și podoaba întregii civilizații a unei comunități, într-o anumită epocă“.

American și discipol al lui Geddes, L. Mumford a asistat la triumful urbanismului progresist, pe care nu a încetat să îl denunțe ca având un caracter arbitrar și mutilant. El ar fi vrut să reintroducă în societățile urbane ambianța comunitară și căldura umană a orașului medieval. Pentru a reuși acest lucru, el propune un sistem de polinuclee urbane în cadrul unui oraș regional. Ar fi „un sistem care să unească orașul și organismul cu centre multiple, funcționând însă ca un tot“. Această „nouă formă de structurare urbană“ ar păstra avantajele micilor aglomerări, rivalizând în același timp cu marile metropole „prin resursele pe care le are și prin posibilitățile de acțiune“⁴⁵.

În Franța, marele istoric al Parisului, M. Poëte, consideră urbanismul, „știința orașelor“, ca pe „o știință a observației“. Obiectul este orașul, „o ființă umană colectivă, care evoluează de-a lungul epocilor... o ființă care trăiește pe pământ și din roadele pământului, ceea ce înseamnă că datelor istorice trebuie să li se alăture informațiile de ordin geografic, geologic și economic“⁴⁶. Se regăsește aici preocuparea pentru marile anchete preconizate de Geddes. Discipol al lui Poëte, G. Bardet propune și el largi anchete care să preceadă planurile de amenajare. El pledează pentru întronarea unui nou urbanism, la scară umană; un urbanism

„corporal“, sprijinit pe existența unor „corpuri organice“ care constituie orașul sau regiunea; un urbanism „biologic“, apt să se plieze la toate mutațiile impuse de istorie⁴⁷.

3. Curentul naturalist. El este propriu Statelor Unite, unde se formează în secolul al XIX-lea o puternică tradiție anti-urbană, legată de imaginea nostalgică a unei naturi virgine și a mitului pionierilor.

În secolul al XX-lea, această ideologie creează un urbanism anti-urban, impulsivat de celebrul arhitect F. L. Wright. Deși intitulat Broadacre-City, proiectul său comportă o totală disoluție în natură a funcțiunilor urbane. Însăși noțiunea de oraș dispare. El nu prevede decât case individuale, fiecare dintre ele înconjurată de cel puțin 2 ha. Activitățile profesionale sunt adesea anexate locuinței. În caz contrar, ele sunt grupate în mici centre izolate unele de altele, ca și spitalele și dotările culturale. Răspândite într-o natură respectată cu strictețe, toate aceste implantări punctuale sunt legate între ele printr-o importantă rețea terestră, ca și prin căi aeriene. Acesta este modelul urbanistic conceput de Wright pentru a asigura libera dezvoltare a individului, care nu trebuie dissociată, în opinia sa, de proprietatea asupra unei parcele suficient de mari.

4. Triumful urbanismului progresist. Acesta a avut, de departe, cel mai mare răsunet în practica urbană. Urbanismul naturalist nu s-a exprimat decât punctual, în Statele Unite, în cartiere suburbane. Urbanismul culturalist exercită o certă influență în Anglia, o dată cu crearea noilor orașe, care se

45. L. MUMFORD, *La cité à travers l'histoire*, Paris, 1964, p. 649 și 707.

46. M. POËTE, *Introduction à l'urbanisme*, Paris, 1929, pp. 2-3.

47. G. BARDET, *Le nouvel urbanisme*, Paris, 1948; *L'urbanisme*, „Que sais-je?“, nr. 187.

situează în tradiția lui Howard. Deja, între cele două războaie, avem exemplul orașului Wythenshawe, satelit al orașului Manchester. Apoi, începând cu 1946, asistăm la apariția unei pleiade de orașe noi, precum Harlowe sau Stevenage. În Statele Unite, orașele cu centură verde create în anii 1930, ca Greenbelt sau Radburn, se apropie de concepțiile lui Howard. Dar acestea nu sunt decât excepții. Aproape tot ce se face de aproape cincizeci de ani răspunde, mai mult sau mai puțin fidel, idealurilor urbanismului progresist.

Urbanismul progresist s-a impus pretutindeni, indiferent de regimul politic și de nivelul dezvoltării economice. Din această imens număr de realizări se evidențiază câteva lucrări de prestigiu: crearea orașului Chandigarh, după planurile lui Le Corbusier, a orașului Brasília, după cele ale lui O. Niemeyer. Cerute de președintele Nehru și, respectiv, de președintele Kubitschek, acestea sunt manifeste grandioase ale urbanismului și ale esteticii progresiste. Edificii publice gigantice dominând imense spații neconstruite alcătuiesc o sculptură urbană de inspirație cubistă, compusă din volume geometrice simple. În afara câtorva gesturi curajoase, producțiile urbanismului progresist rămân în general banale. La Brasília chiar, cartierele de locuit nu diferă câtuși de puțin de marile ansambluri ce pot fi găsite atât la periferia Parisului, cât și la Moscova sau Singapore.

IV. Dificultățile urbanismului progresist: urbanismul contra orașului

Modelul urbanistic dominant este pretutindeni pus astăzi în discuție. În paralel, orașul vechi, către care erau dirijate

sarcasmele și ieșirile violente ale urbanismului progresist, face obiectul unei reabilitări care, din fericire, nu este întotdeauna postumă.

1. Contestarea urbanismului progresist.

A) *Un urbanism inuman.* Acesta este principalul reproș adresat astăzi modelului dominant. Este evidentă reacția de respingere pe care utilizatorul o manifestă față de orașul modern și față de sistemul de valori pe care se bazează acesta. Societatea noastră dezaprobă din ce în ce mai mult cutiile de locuit și betonul invadator care agresează orașul vechi și denaturează spațiile rurale.

Totuși toate acestea erau inevitabile în bună măsură, fiindcă au fost determinate de evoluția economică și demografică. Astfel, în Franța, după război a trebuit să se construiască enorm din cauza distrugerilor, a creșterii demografice și a exodului rural care a însoțit creșterea economică și progresul social. Atunci a fost inițiată o producție masivă de locuințe sociale și marile ansambluri au început să prolifereze. Chiar dacă este nesatisfăcător din multe puncte de vedere, acest urbanism a asigurat măcar, pentru masa populației, beneficiul principalelor cuceriri ale tehnicii moderne, atât pe plan sanitar, cât și în privința confortului. Este un rezultat remarcabil⁴⁸. Dar s-ar fi putut adopta formule de locuit mai umane.

Utilizarea betonului și a altor materiale moderne era absolut necesară. Fie că ne place sau nu, niciodată nu se va mai construi ca în trecut. Materialele și tehnicile moderne

48. A se vedea în această privință, J. F. FOURASTIÉ, *Histoire du confort*, „Que sais-je?”, nr. 449.

au permis o importantă creștere a productivității: construcția necesită mult mai puține ore de lucru decât odinioară. În plus, metalul și betonul armat permit realizarea unor înălțimi și a unor deschideri pe care piatra și lemnul nu le puteau asigura. Această creștere a productivității este de apreciat, căci munca umană este scumpă în societățile industriale, chiar și atunci când este mai puțin productivă. Dacă productivitatea în construcții n-ar fi crescut în ultimul secol, muncitorii ar fi trebuit plătiți în orice caz la prețurile de astăzi. Și cum numărul de ore de muncă necesare pentru construirea unui edificiu ar fi rămas foarte mare, construcția ar fi costat foarte scump: am fi locuit câte cinci în aceeași încăpere. Pentru a exista în societățile industriale, activitatea în construcții cere productivitatea cea mai ridicată posibil. Practic, acest imperativ exclude în zilele noastre utilizarea materialelor tradiționale, prea diferite și greu de ales, de fabricat și de pus în operă⁴⁹. Civilizația tăietorilor în piatră și a constructorilor de șarpante de lemn este o civilizație dispărută. Acesta este prețul progresului tehnologic, al vieții noastre ușoare din punct de vedere material și al locuirii noastre decente. Toate acestea sunt relaționate într-o manieră nedisociabilă și nimeni nu poate face nimic; nici chiar urbanistii și arhitecții nu pot face mai mult decât oamenii obișnuiți. Urbanismului progresist nu i se poate reproșa utilizarea betonului, ci faptul că a ridicat la rang de dogmă superioritatea estetică intrinsecă a acestui material.

În mod special, marea vină a urbanismului progresist a fost aceea de a prezenta orașul viitorului, cu imobilele sale colective uriașe, furnicar cu numeroase celule de locuit dotate

49. Cu toate acestea am putea să ne întrebăm dacă, în cadrul noului context energetic, calitățile termice ale materialelor tradiționale nu sunt de natură să le readucă în discuție.

cu tot confortul, ca pe un loc al fericirii absolute. Astfel încât, atunci când a venit momentul să se construiască repede și mult, arhitecții și urbanistii, impregnați de ideologia progresistă, au socotit că este normal și chiar de dorit să realizeze mari ansambluri. Marele păcat al urbanismului progresist este acela de a fi impus idealul nemărturisit al unui univers kafkian, care se reflectă în crearea unui spațiu destructurat și a unor gigantice „mașini de locuit” destinate omului-mașină.

B) *Către o întoarcere la concepția tradițională referitoare la oraș.* Orașul redevine la modă, adevăratul oraș, cu străzi, pietoni, magazine, ateliere. Cu începere din 1961, analizând eșecul urbanismului și al renovării urbane în Statele Unite, sociologul american Jane Jacobs arată că abandonarea străzii antrenează dispariția principalelor avantaje ale vieții urbane: securitatea, contactele, formarea tinerei generații, diversitatea raporturilor... Ea adaugă că stricta aplicare a principiului *zonării* funcționale golește în timpul zilei cartierele de locuit: astfel domnește aici un sentiment de plictiseală care îl întărește pe cel creat de standardizarea construcțiilor. Cât despre spațiile verzi și terenurile de joacă care înconjoară ansamblurile de locuit, acestea favorizează delincvența bandelor de adolescenți: aici, acestea își găsesc pentru acțiunile lor un spațiu mai favorabil decât strada, căci se pot sustrage vigilenței adulților. J. Jacobs observă că, în cartierele lipsite de atracție pentru public, parcurile nu fac decât să accentueze „plictiseala, insecuritatea și vidul”. Pentru ea este esențială refacerea străzilor, pe care le dorește pline de viață, animate, cu dotări comerciale, locuri de sociabilitate și securitate. Aceste idei au inspirat parțial reamenajarea centrelor din marile orașe ca Boston și Philadelphia.

Sociologi și psihiatri au constatat că un cartier considerat vetust și insalubru putea să fie mult mai sănătos din punct de vedere social decât un cartier remodelat de către urbanisti: o demonstrează statisticile referitoare la tulburările mentale, la alcoolism, la delincvență. Abolirea străzii și descompunerea spațiului urban se reflectă într-un fel de dezintegrare mentală a locuitorilor, în timp ce o puternică structurare a țesutului urban este însoțită, din contră, de o puternică structurare psihică a locuitorilor. Modelul urban progresist, cu ansamblurile și spațiile sale libere, poate favoriza criminalitatea. Desigur, cartierele recente răspund unor imperative ale igienei și salubrității fizice, dar arhitectura și spațiul lor destructurat pot fi sursă de neliniște, pot secreta un fel de insalubritate psihică⁵⁰.

Ideea de a reface străzile a început să se afirme la sfârșitul anilor 1970, sub efectul unei viziuni arhitecturale și urbanistice postmoderne. „Orașul a recăpătat curaj și a început să lupte. Se vorbește din nou de străzi. Se vorbește de viață citadină.”⁵¹ Dar aceasta presupune să se renunțe la regulile stricte ale *zonării*, care disociază funcțiunea de locuit de celelalte funcțiuni urbane. În caz contrar, nu pot fi realizate decât străzile moarte ale orașului-dormitor. Și, înainte chiar de a crea străzi, sarcina cea mai urgentă este aceea de a înceta distrugerea celor existente. Ele constituie un capital urban pe care nu suntem capabili să-l înlocuim cu altceva de aceeași calitate.

50. În plus, începând cu anii '80, prezența masivă în marile ansambluri ale celor trei decenii postbelice a unei populații de imigranți provenind adeseori din țări extra-europene a făcut să crească problemele pe care acest tip de organizare urbană le puneau deja.

51. F. EDELMANN, „Rue Portzempare” în *Le Monde*, 15 martie 1979, p. 19. Este vorba de Rue des Hautes-Formes, din arondismentul 13 al Parisului. Vezi *Architecture d'aujourd'hui*, nr. 202, aprilie 1979, p. 48 și urm.

2. Vicisitudinile orașului vechi.

A) *Vandalism și renovare*. Nu mai este cazul să facem lista martirilor suportate de vechile orașe în secolul al XIX-lea și al XX-lea. În indiferența generală, un imens patrimoniu arhitectural a dispărut sub târnăcoapele demolatorilor. Chiar dacă administrația nu era ea însăși autoarea distrugerilor, ea nu se opunea acestora. Formula era: „Nu se poate păstra tot”. Aceasta a servit ca pretext pentru a permite, de fapt, să se demoleze tot. În Franța, în prima jumătate a secolului al XX-lea, tot ce nu era edificiu major anterior secolului al XVII-lea era deja condamnat. În 1902, un deputat reclama distrugerea palatului Rohan. În 1934 a fost lăsat pradă demolatorilor unul dintre cele mai frumoase palate construite de arhitectul Le Vau în Île Saint-Louis. De altfel, majoritatea vechilor cartiere pariziene erau destinate demolării. Calificate ca insule insalubre, ele erau numerotate de la 1 la 20: se vorbea despre ele fără a mai fi numite, ci folosind numărul corespunzător ficcării și care reprezenta matricola de condamnare la moarte.⁵²

Cu triumful urbanismului progresist și mijloacele de distrugere și de construire de care acesta dispunea, se asistă la un masacu urban de o amploare necunoscută până atunci. Desigur, monumentele excepționale sunt de acum înainte protejate, ca și anumite cartiere. Dar tot restul corpului urban este livrat asalturilor renovării publice și private.

Lucrul acesta s-a produs la Paris începând cu finele anilor 1950. Planul director de urbanism (PUD)*, din 1962, apro-

52. Vezi J.-P. BABELON, „Dix ans d'aménagement à Paris” în *Revue de l'art*, nr. 29, 1975, p. 14 și urm.

* În franceză, *Plan d'urbanisme directeur* (N. tr.).

bat în 1967, preconizează renovarea a mai mult de 7 000 ha din cele 10 000 ha pe care le ocupă Parisul. Conform formulei atribuite lui M. Delouvrier, era vorba de „a reconstrui Parisul pe locul Parisului”, în conformitate cu modelul definit de Carta de la Atena, din care planul este direct inspirat. În modul cel mai firesc, „în momentul în care înfățișarea orașului urma să se schimbe și în care colectivitatea își oferea și administratori formați la școala lui Le Corbusier nu puteau să piardă ocazia de a impune aplicarea principiilor cu care au fost hrăniți”⁵³.

Rezultatele sunt acumulările de blocuri și de turnuri care distrug peisajul parizian, marile ansambluri în general inumane ale cartierelor renovate de la Belleville, Front de Seine, Maine-Montparnasse, d'Italie, La Glacière, La Villette, Rue de Flandres...

Acestor operații de renovare publică li se adaugă o renovare spontană, cu caracter privat, devenită operantă prin dispozițiile PUD-ului referitoare la înălțimea imobilelor. Acest document decide într-adevăr o ridicare a limitei la 37 m într-o mare parte a Parisului, cu zone în care este permisă creșterea la 50 și chiar la 100 m, în sectoarele ce urmează să fie renovate.

O întreagă serie de cartiere pariziene au dispărut în acest fel. A fost demolat totul, fără distincție, inclusiv imobile de la sfârșitul secolului al XIX-lea și din secolul al XX-lea. A fost distrusă structura urbană anterioară, cu străzile, pasajele, curțile meșteșugărești și vilele sale. Cartiere populare, vii și animate, au făcut loc unor deșerturi înghețate, fără viață.

53. F. LOYER, „Dix ans de rénovation”, în *Revue de l'art*, nr. 29, 1975, p. 62.

măturate de vântul care domnește între paralelipipele gigantice. În plus, chiar și în cartierele nesupuse renovării, planul a dat lovituri serioase orașului. El a făcut posibilă demolarea unor construcții din secolul al XVIII-lea, unor imobile și palate din secolul al XIX-lea, zidite din piatră de talie, uneori de un mare interes arhitectural. În locul lor au fost ridicate blocuri de 37 m, printre imobile de 31 sau 25 m. Mai mult, exceptând străzile foarte largi, dispozițiile PUD-ului conduceau la construirea de clădiri retrase față de imobilele învecinate⁵⁴. Aceasta este o practică care distruge coerența străzilor. Este limpede că aplicarea planului și continuarea politicii de renovare erau destinate să desăvârșească, în câteva decenii, masacrul Parisului. Dar opinia publică s-a alarmat; înșiși responsabilii au conștientizat superioritatea urbanistică a cartierelor vechi față de orașul de coșmar pe care erau în curs de a-l realiza aplicând Carta de la Atena și concepțiile lui Le Corbusier.

B) *Reabilitarea orașului vechi*. Este rezultatul unei lungi evoluții.

Într-o primă fază sunt puse în valoare doar unele dintre elementele urbane, monumente și perspective monumentale, și nu orașul în întregul său. În Franța, Guizot creează în 1830 Inspekția Generală a Monumentelor Istorice, încredințată întâi lui Vitet, apoi lui Mérimée⁵⁵. Ei au salvat edificii majore, precum baptisteriul Saint-Jean la Poitiers. În

54. Aceasta permitea obținerea unei creșteri a gabaritului: o fațadă verticală pe toată înălțimea, sau aproape. Altfel, la jumătatea înălțimii fațadei ar fi trebuit practică o retragere a părții superioare a clădirii, urmărind linia unei pante de 45°.

55. Vezi F. BERCE, *Les premiers travaux de la Commission des Monuments historiques*, Paris, 1979.

1837 se constituie Comisia Monumentelor Istorice, al cărei animator a fost Mérimée. Rolul său constă în alcătuirea listei edificiilor care trebuie conservate. Dar până către sfârșitul secolului al XIX-lea, acțiunea Serviciului Monumentelor Istorice este lipsită de forță, ea nu își poate impune deciziile restrictive. Lucrurile se schimbă cu legile din 1887 și 1913. Ultimul text face din clasarea monumentelor un instrument eficace de salvare a acestora și instituie un sistem de protecție atenuat: înscrierea unora dintre construcții într-un inventar suplimentar. Apoi, o lege din 1943 creează un regim de autorizare prealabilă pentru lucrările de construcție sau de transformare a imobilelor din zona înconjurătoare edificiilor clasate sau înscrise (pe o rază de 500 m față de acestea). Protecția împrejurimilor unui monument constituie și scopul legii din 7 ianuarie 1983, care instituie sistemul (facultativ și înlocuind în acel moment legislația anterioară) zonelor de protecție a patrimoniului arhitectural și urban, devenite în virtutea legii din 8 ianuarie 1993, care le extinde și la situările rurale, zone de protecție ale patrimoniului arhitectural urban și peisager (ZPPAUP).

Într-o perioadă ulterioară se trece la noțiunea de ansamblu urban, alcătuit din elemente a căror valoare nu conduce neapărat la protejarea lor, dar a căror coerență în cadrul compoziției generale justifică salvarea întregului. Încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, acest argument a fost determinant pentru Charles Buls, primar al orașului Bruxelles, care a avut curajul și energia de a conserva vechile cartiere din centru. Ideea prezervării unui ansamblu este la originea legii franceze din 1930, care prevede clasarea sau înscrierea nu numai a siturilor naturale, ci și a celor urbane. Acestui principiu, de protecție a unui întreg cartier, i se datorează practicile de

asanare a insulelor insalubre, larg utilizate în orașele germane și elvețiene. La Paris, același tratament este aplicat de Laprade, imediat după război, caselor insulei insalubre cu numărul 16, adosate bisericii Saint-Gervais. În fine, în 1962, Franța își va avea legea sa privitoare la instituirea de sectoare protejate. Sunt perimetre în care este alcătuit un Plan de protecție și punere în valoare (PSMV)*, Acest document dictează destinul viitor al cartierului, indicând cu precizie ceea ce va fi restaurat și ce va fi demolat. În plus, toate lucrările susceptibile de a modifica starea imobilelor sunt supuse unui regim de autorizare specială. Există circa optzeci de sectoare protejate, printre care Marais, delimitat în 1965, având o întindere de 126 ha.

Astăzi se merge și mai departe. De vreme ce noțiunea de sector protejat s-a împăcat cu distrugerea restului orașului care era supus renovării, de acum înainte se pune în valoare totalitatea urbană. Întreg orașul trebuie să beneficieze de o anumită protecție, desigur mai redusă decât cea a sectoarelor ocrotite, dar suficientă pentru a conserva esențialul din ceea ce constituie valoarea sa urbanistică și, în mod special, țesutul urban. Se constată că nu numai cartierele din Evul Mediu sau din Vechiul Regim sunt prețioase, ci și ansamblurile urbane din secolul al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea. Acestea sunt structuri rezultate din viața orașului și în care viața trebuie să continue.

Din această preocupare s-a născut decizia de protecție a unor întregi sectoare din Paris, prin înscriere în inventarul siturilor, după exemplul practicilor din țări ca Anglia și Olanda. Aceeași preocupare a inspirat numeroasele dispoziții ale

* În franceză *Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur* (N. tr.).

Planului de ocupare a solului (POS)*, întocmit pentru Paris, făcut public prin hotărârea prefectului în 1975 și în elaborarea căruia un rol important l-a jucat Atelierul Parizian de Urbanism (APUR). Printre aceste dispoziții se numără scăderea considerabilă a limitei de înălțime – 25 m într-o întinsă zonă centrală; 31 m în cartiere mai puțin sensibile; 37 m doar în sectoarele în care sunt deja în lucru operații de renovare -, precum și reducerea mare a Coeficientul de ocupare a solului (COS)** în raport cu reglementările din 1967. În plus, a fost din nou stabilită obligația de a construi în aliniament cu celelalte imobile învecinate, cu excepția cazurilor în care este obligatorie retragerea. Obiectivul este acela de a recrea coerența țesutului urban, atât în ceea ce privește înălțimea, cât și alinierea. Este vorba de o politică a „țesuturilor constituite“, conform terminologiei utilizate de APUR.

Acest reviriment brusc și lăudabil al urbanismului parizian a constituit reflectarea unei nu mai puțin neașteptate schimbări de opinie, care a intervenit în Franța către 1969. În vreme ce până atunci masacrul orașelor vechi avea loc într-o indiferență care nu ajungea să tulbure protestele celor care erau calificați în derâdere ca „paseiști“, mari pături ale populației au reacționat brusc, înspăimântate de amploarea distrugerilor. Opinia publică este în plus mai bine informată cu privire la efectele sociale ale renovării, care a condus la mutarea în marile ansambluri de la periferie a numeroșilor locuitori proveniți din cartierele demolate. Se petrece deci o înlocuire a populației modeste cu pături sociale mai înstărite. Acest fenomen de îmburghezire este vizibil la Paris sau

* În franceză, *Plan d'occupation des sols* (N. tr.).

** În franceză, *Coefficient d'occupation des sols* (N. tr.).

la Londra. Desigur, operațiile de reabilitare pot conduce la același rezultat, dar ele sunt mai puțin brutale. În plus, în Franța, puterea publică s-a decis pentru o politică a locuinței sociale care să utilizeze patrimoniul construit existent, cu menținerea în cât mai mare măsură a vechilor ocupanți în clădirile reabilite.

Printre factorii acestei mobilizări a opiniei în favoarea orașului vechi, trebuie amintit rolul foarte important al asociațiilor de protecție a mediului, dintre care cea mai veche este Societatea pentru Protecția Peisajelor și Esteticii din Franța*. Acțiunea asociațiilor a fost determinantă pentru dezvoltarea ulterioară a Parisului. În 1961, Michel Raude lansează împreună cu câțiva prieteni Festivalul din Marais, destinat a atrage publicul în acest cartier și a-l face atent la frumusețea locului și la pericolul distrugerii lui. Apoi, începând cu 1967, are loc bătălia pentru cartierul Halelor. O expoziție prezentată de câteva organizații (Comission du Vieux Paris, Association des Champeaux, Association des Villes d'art) informează populația asupra amplorii distrugerilor pe care le presupune realizarea proiectului propus pentru zona Halelor. Foarte repede, proiectul devastator a fost abandonat pentru un altul, care prevedea mult mai puține demolări. În același mod, în provincie, asociațiile naționale își conjugă eforturile cu cele ale unei multitudini de asociații locale, în vederea apărării patrimoniului arhitectural. De altfel, atitudinea puterii publice în relație cu asociațiile s-a schimbat. Până nu de mult privite cu ostilitate de administrația publică, ele au de acum un cuvânt de spus în materie de urbanism. Ele sunt reprezentate în instanțe consultative, atât la

* Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (N. tr.).

nivel municipal și departamental (Commission des Sites, Commission d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement: CAUE), cât și național (Commission supérieure des Sites).

În final, chiar într-o țară ca Franța, cu tradiții de vandalism recunoscute⁵⁶ orașul vechi nu mai este condamnatul de odinioară. De pe la mijlocul anilor '70, reabilitarea cartierelor vechi este considerată ca un veritabil obiectiv urbanistic; ea nu mai este văzută ca o concesie limitată făcută în mod silit „paseiștilor”, dând astfel posibilitatea distrugerii altor părți ale orașului. Acest lucru este demonstrat explicit de legile din 1976 și 1977, referitoare la urbanism și la acordarea de facilități persoanelor particulare pentru construirea de locuințe. În paralel se duce o politică de creare a unor străzi pietonale în inima vechilor cartiere, după modelul celor care există deja de mult timp în alte țări europene. Se conștientizează în mod progresiv inutilitatea și nocivitatea unei politici de lărgire sistematică a străzilor vechi. Aceasta este o politică cu caracter anacronic, care alterează patrimoniul arhitectural fără a conduce la obținerea unui profit real pentru colectivitate. O retragere de câțiva metri a fronturilor stradale nu poate răspunde la problemele grave ale circulației și stațio-

56. Trebuie notat că în anumite țări, mai ales în Italia, orașul vechi a făcut adeseori obiectul unui tratament foarte atent din partea autorităților competente. Reabilitarea orașului Bologna constituie un caz exemplar.

În schimb, în alte țări europene, vandalismul pe care l-a cunoscut Franța până către mijlocul anilor '70 este încă activ. Astfel se întâmplă în Irlanda (Dublin este un oraș în parte masacrat de realizările urbanismului progresist) sau în Spania (unde, prea adesea, doar monumentele majore sunt protejate, în timp ce țesutul urban este sacrificat). În țările din afara Europei, orașul vechi plătește adeseori un tribut greu urbanismului progresist: Beijing, în afara palatelor și templelor, nu este altceva decât un oraș de beton; de asemenea, sunt complet distruse centrele marilor orașe chineze, precum Kun Ming.

nărilor auto. Obiectivul nu mai este acela al căutării de soluții care să permită ca întreaga circulație auto să străbată centrul orașelor, ci, din contră, să o împingă cât mai mult către periferia aglomerărilor urbane.

Totuși amenințările care planează asupra orașului vechi sunt departe de a fi total înlăturate. Acest lucru este foarte vizibil în Parisul anilor 1990, în care mai ales patrimoniul perioadei lui Haussmann este din nou atacat, „protecția” sa limitându-se la conservarea fațadelor către stradă. Conservarea arhitecturii din centrul unui oraș depinde de fixarea unui COS destul de redus pentru a descuraja operațiile imobiliare distructive pentru vechile construcții. În aceeași ordine de idei, sistemul plafonului legal de densitate (PLD) a contribuit fără doar și poate la faptul că, în Franța, deceniul 1976-1986 a constituit o perioadă optimă pentru protecția zonei centrale a orașelor.

V. O problemă fără soluție: gigantismul urban

Puține teme sunt atât de răspândite în epoca noastră așa cum este cea a efectelor negative produse de megalopolis: dificultățile pe care le incumbă traiul în marele oraș, problemele de circulație și de aprovizionare, uzura nervoasă a locuitorilor, poluarea... În fapt, ansamblurile urbane uriașe ale secolului al XX-lea nu mai au nimic din ceea ce, în trecut, se numea oraș. Orașe ca New York, Londra sau Paris se întind la scara unei regiuni, în timp ce în alte părți se formează conurbații enorme, precum cele din zona Ruhr sau de pe coasta de est a Statelor Unite, agregate de zone urbane juxtapuse care invadează teritorii imense.

Totuși, la începutul secolului, orașe foarte mari, ca Londra și Paris, nu ocupau încă decât un spațiu relativ redus. Cele 6 milioane de locuitori ai aglomerației londoneze sunt grupate pe o rază de 20 km în jurul centrului; cele 4 milioane ale Parisului și ale suburbiilor sale se concentrează într-un cerc de 20 km diametru. Dar, între cele două războaie, cele două capitale vor cunoaște o explozie spațială fără precedent: la Londra asistăm la triplarea suprafeței urbane⁵⁷.

În preajma celui de-Al Doilea Război Mondial, autoritățile britanice au conștientizat inconvenientele create de concentrarea într-un spațiu limitat a unei mari părți a populației și a echipamentelor industriale ale țării. Urmând concluziile raportului Barlow (1940), după război s-a aplicat o politică de descentralizare industrială, sprijinită pe crearea unor orașe noi, atât în regiunea Londrei, cât și în alte părți ale Angliei. „Planul celei mai mari Londre“, elaborat de Sir Patrick Abercrombie, include o centură verde în jurul aglomerației existente și prevede crearea a opt orașe noi la circa patruzeci de kilometri distanță față de capitală. Se credea că în felul acesta creșterea Londrei va fi stabilizată, deși, în fapt, nu s-a realizat decât mutarea, în afara centurii verzi, a zonei suburbane aflate în creștere galopantă. De pe la începutul anilor 1960, această aglomerație se dezvoltă pe o rază mai mare de 60 km și alcătuiește o regiune urbană de 12 milioane de locuitori.

În ceea ce privește Parisul, încă din 1925, guvernul Poincaré crease Comitetul Superior de Organizare a Regiunii Pariziene*.

57. A se vedea mai ales *L'Architecture d'aujourd'hui*, nr. 176, noiembrie-decembrie 1974 (Paris-Londra).

* În franceză, *Comité supérieur d'Organisation de la région parisienne* (N. tr.).

Apoi, în 1932, o lege dispune pregătirea unui plan de urbanism regional. Elaborat de Prost și aprobat în 1939, acesta nu a fost niciodată aplicat. După război, urmând modelul Angliei și sub influența ideilor prezentate de J.-F. Gravier în cartea sa *Parisul și deșertul francez*, se începe stabilirea unei politici de descentralizare industrială și de amenajare a teritoriului. Se încearcă astfel obținerea unui control direct asupra creșterii capitalei. În virtutea decretului din 31 decembrie 1958 este elaborat Planul de Amenajare și de Organizare generală a regiunii pariziene (PADOG)*. Acest plan este aprobat în 1960; el determină un perimetru în exteriorul căruia aglomerația nu trebuie să se extindă. Dar ineficiența sa este evidentă: în același an, jumătate din locuințele care se construiesc sunt autorizate a fi amplasate, prin derogare de la plan, în zona de interdicție. În 1961 se creează districtul regiunii pariziene. Delegatul general, M. Delouvrier, pune să se întocmească o schemă directoare de amenajare și urbanism a regiunii Parisului, publicată în 1965. Ca urmare a acestui document, au fost create un număr de orașe noi, destinate să frâneze creșterea Parisului. Dar, ca și orașele noi englezești, acestea nu au făcut decât să contribuie la dezvoltarea regiunii urbane din jurul capitalei.

Cele două exemple sunt semnificative pentru incapacitatea actuală de a opri gigantismul urban, căruia pare să-i fie hărăzit un triumf fără egal în aceste ultime decenii ale secolului al XX-lea. Cu toate acestea, chiar dacă prezintă inconveniente inerente datorate dimensiunilor enorme, metropolele Europei occidentale și cele ale Americii de Nord nu

* În franceză, *Plan d'Aménagement et d'Organisation générale de la région parisienne* (N. tr.).

sunt mai puțin locurile unui nivel ridicat de viață. Lucrurile nu stau însă la fel în alte mari orașe din numeroase alte țări. La Moscova, un sfert din populație trăiește în apartamente strâmte, adeseori cu o singură baie și o singură bucătărie pentru mai multe familii. La Tokio, jumătate din oraș nu dispune de canalizare și 32 % din numărul familiilor nu au decât un singur dormitor pentru toți membrii familiei.

În țările Lumii a Treia gigantismul urban se dovedește a fi un fenomen mult mai înspăimântător. Caracterul său cu deosebire inuman rezultă din imensa creștere demografică a țărilor în care știința și tehnicile medicale ale Occidentului au fost introduse artificial și au rupt brutal echilibrul dintre fecunditate și mortalitate, ambele „naturale”. Nașterile continuând ca și cum mortalitatea nu ar fi scăzut puternic, creșterea populației a urmat o progresie geometrică. În opoziție cu ceea ce s-a petrecut în Occident, creșterea demografică a precedat progresul economic în loc să-l însoțească. A trebuit ca, *a posteriori*, să fie inițiat un proces de dezvoltare destinat să permită supraviețuirea populației în continuă creștere.

Explozia urbană a Lumii a Treia este reluarea celei europene din secolul al XIX-lea, la o scară colosală. De la sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial până la sfârșitul anilor 1970, Caracas și-a mărit de cinci ori numărul populației, în timp ce Sao Paulo, Lima și Mexico și-au triplat-o. Alger și Teheran își măriseră populația de trei, respectiv patru ori, în douăzeci de ani. Cairo, conceput pentru 3 sau 4 milioane de locuitori, numără între 12 și 15 milioane. În treizeci de ani, populația din Abidjan a crescut de 35 de ori. În anul 2000 vor exista probabil 21 de orașe depășind fiecare

10 milioane de locuitori, dintre care 18 în America Latină, în Asia sau în Africa.

Chiar în mai mare măsură decât orașele europene din secolul al XIX-lea, orașele din Lumea a Treia nu reușesc să adăpostească masele umane care le invadează. Ele sunt înconjurată de imense suburbii făcute din locuințe improvizate*. La Lima, o treime din populație trăiește în *favelas*. Chiar și Brasília își are cartierele sale periferice cu construcții improvizate. În unele dintre aceste orașe uriașe nu se evacuează gunoiul și deșeurile. Resturile menajere se acumulează la periferie, alcătuind adevărate coline din care își asigură subzistența o populație mizeră, trăind la marginea societății. Este deci o situație mult mai gravă decât cea din marile orașe occidentale ale secolului trecut. Problemele sunt cu atât mai mult agravate de faptul că unele țări nu au putut, sau nu au vrut, să oprească creșterea demografică tot mai accentuată.

Nu este mai puțin adevărat că în India, în Zair, în Brazilia, cei care își părăsesc satele pentru a se înghesui în mizerabilele cartiere periferice fac acest lucru pentru că există o mare diferență între nivelul mediu de viață de la oraș și din sate, acestea din urmă fiind total incapabile să suporte enorma creștere a populației. Cu toată mizeria sa dramatică, orașul uriaș al Lumii a Treia este locul speranței, unde există poate șansa obținerii unui loc de muncă și deci a unui salariu.

* În franceză, *bidonvilles*, în engleză, *slums*, în spaniolă, *favelas*; toate desemnând același tip de așezare alcătuită spontan din aglomerarea unor locuințe-adăposturi construite din materiale eteroelite, adeseori recuperate din deșeurile marelui oraș, lipsite de orice dotări sau echipamente urbane (N.tr.).

VI. Regimul juridic al urbanismului francez⁵⁸

1. Sistemul autorizației de construcție. Acesta exista în timpul Vechiului Regim, dar se confunda în general cu cererea de aliniere. De-abia de la jumătatea secolului al XIX-lea și mai ales de la începutul secolului al XX-lea se instituie un regim al autorizației de construire independent de aliniament. La Paris, decretul din 26 martie 1852 impune o autorizație de construire „în interesul securității publice și al salubrității”. Îi urmează legea din 15 februarie 1902, care impune de manieră generală o autorizație de construire destinată să asigure protecția sănătății publice. Intervine apoi legea din 13 iulie 1911, referitoare la perspectivele monumentale și la situri, care instituie un sistem de autorizație prealabilă, bazată pe rațiuni estetice. Mai mult, legile din 1919 și 1924 referitoare la planurile de amenajare urbană făceau din autorizația de construire un instrument de aplicare a planurilor în orașele care dispuneau de acest tip de planificare urbană. La toate acestea se adăuga o întreagă serie de autorizații speciale. În fine, legea din 15 iunie 1943 a instituit o autorizație de construire unică, înlocuind diferitele autorizații anterioare. De atunci, chiar în condițiile unor modificări ale legislației, sistemul de autorizație de construire s-a menținut. El a fost chiar întărit prin legea din 31 decembrie 1976, care instituie de altfel, în mod simetric, o

58. A se vedea mai ales A. de LAUBADÈRE, *Traité de droit administratif*, Paris, 1963 (ediția a III-a); A. de LAUBADÈRE, J. -C. VÉNÉZIA, Y. GAUDÉMET, *Traité de droit administratif*, v. 2, 1992; J.-B. AUBY, H. PÉRINET-MARQUET, *Droit de l'urbanisme et de la construction*, Paris, 1995; J. MORAND-DEVILLER, *Droit de l'urbanisme*, Paris, 1994; F. BOUYSSOU, J. HUGOT, *Code de l'urbanisme*, Paris, 1988; A.H. MESNARD, *La planification urbaine*, Paris, 1972.

autorizație de demolare. Ca o consecință a legii descentralizatoare din 7 ianuarie 1983, decizia privind autorizațiile de construire a fost transferată primarilor. În comunele dotate cu un plan de ocupare al solului, POS, permisul este eliberat de primar în numele comunei. În absența acestui plan, ca și în alte câteva situații speciale, autorizația rămâne să fie acordată în numele statului, decizia putând să aparțină primarului, prefectului sau chiar ministrului, dacă acesta solicită dosarul respectiv.

2. Dezvoltarea planificării urbane. Efortul început sub Vechiul Regim se continuă în secolul al XIX-lea. Obligația de a face un plan de aliniere a fost impusă tuturor orașelor prin legea din 16 septembrie 1807, apoi tuturor comunelor prin legile din 18 iulie 1837 și 5 aprilie 1884. Alte dispoziții au limitat totuși această obligație la orașele având cel puțin 2 000 de locuitori. Dar, imediat după Primul Război Mondial, multe dintre orașele menționate nu aveau încă un asemenea plan.

Din aceste motive au fost inițiate legile apărute în 14 martie 1919 și 19 iulie 1924, care prevedeau ca toate orașele având mai mult de 10 000 locuitori, ca și o întreagă serie de alte comune (stațiuni balneare, orașe turistice, orașe sinistrate...) să aibă, în termen de trei ani, „un plan de amenajare, de înfrumusețare și de extindere”. Nici aceste prescripții nu au fost însă respectate. Alte texte, în mod special legea din 1943, au încercat să promoveze o planificare urbană depășind cadrul comunal.

Următoarea mare etapă a fost constituită de reforma din anii 1958-1959, care instituie distincția între un plan director de urbanism, „veritabilă carte a dezvoltării urbane”, des-

tinat a avea o anumită permanență, și planurile de detaliu, care pot fi mai des revizuite. Dar acest sistem este destul de repede modificat de legea orientării funciare din 1967, care creează schemele directe ale amenajării și urbanismului (SDAU) și planurile de ocupare a solului (POS). Primele se referă la o programare pe termen lung și prevăd „orientările fundamentale” ale amenajării teritoriului: ele nu au un caracter constrângător pentru particulari. Din contră, POS-urile, care reprezintă o planificare pe termen mai scurt, pun bazele unei divizări a spațiului în zone diferite, în care condițiile de construire sunt reglementate cu precizie. Pentru fiecare zonă, POS-ul fixează un coeficient de ocupare a solului (COS), care determină densitatea maximă a construcțiilor pe un anumit teren. COS-ul poate fi ridicat în zona urbană (2 sau 2,5); el este redus în zona rurală, dar rareori nul, ceea ce este dăunător mediului natural. Pentru a încerca să protejeze contra unei urbanizări anarhice regiunile rurale care nu au stabilit un plan de ocupare a solului, legea funciară din 31 decembrie 1976 a creat zone ale mediului natural protejat (ZEP*) Dar, ca și POS-ul, acest sistem s-a dovedit incapabil să conserve în mod eficient peisajul și să-l protejeze contra urâteniei construcțiilor pavilionare amplasate difuz în teritoriu. Prevederile ZEP sunt suprimate prin legea din 7 ianuarie 1983, care descentralizează elaborarea POS-urilor și dispune ca toate comunele să-și alcătuiască câte un POS. Cele care nu dispun de un asemenea plan sunt supuse unei reguli care limitează teritoriul constructibil la zona deja urbanizată a comunei (regulă întâi strictă, atenuată însă de legile din 17 iulie și 19 august

1986). Descentralizarea a favorizat cu precădere sistemul POS-ului, devenit document de urbanism de drept comun. Cu toate acestea, problema protecției peisajului rămâne imperfect rezolvată.

Legea funciară din 31 decembrie 1975 a instituit un plafon legal al densității (PLD) și a fixat la 1 (și la 1,5 pentru Paris) coeficientul de ocupare a solului, a cărui depășire poate fi făcută numai cu condiția unei contribuții financiare la fondul colectivității. Aceasta are ca efect descurajarea constructorilor de a interveni în zona centrală a orașelor (și deci de a le modifica), restrângând profitul ce poate rezulta din creșterea densității construcțiilor. Dar legea din 18 iulie 1985 și mai ales cea din 23 decembrie 1986 (care lasă însuși principiul fixării unui PLD la discreția comunelor, permițându-le acestora să-l stabilească așa cum doresc) au făcut să dispară această protecție a orașelor.

3. Mijloacele urbanismului operațional. Acestea s-au dezvoltat în mod considerabil după cel de-Al Doilea Război Mondial. Mai întâi, în 1958, au fost instituite zonele prioritare de urbanizare (ZUP)*. Era vorba de a concentra efortul de urbanizare în anumite perimetre determinate, în afara cărora acordarea autorizației de construire putea fi refuzată. Crearea unei ZUP corespundea înainte de toate realizării unui program de construcții de locuințe. Urbanizarea unei ZUP putea fi efectuată direct de colectivitate sau concesionată unui organism public sau unei societăți cu capital mixt, cu participare publică majoritară.

Legea orientării funciare din 1967 a înlocuit sistemul de prevederi ale ZUP prin acela al zonelor de amenajare con-

* În franceză, *Zones d'environnement protégé* (N. tr.).

* În franceză, *Zones à urbaniser par priorité* (N.tr.).

certată (ZAC)*. Acesta este un cadru juridic care poate servi drept suport unor operații de urbanism de naturi diferite: orașe noi, renovare, restaurare a cartierelor vechi, extindere urbană, zone industriale... Una dintre noutățile acestui sistem față de regimul instituit de ZUP constă în faptul că amenajarea și echiparea zonei pot fi încredințate unor instituții diferite, printre care pot interveni și persoane particulare: societăți cu capital mixt și participare publică minoritară, promotori, constructori, societăți civile imobiliare.

4. Regimul exproprierilor. În primii ani ai secolului al XIX-lea, acesta rămâne încă puternic influențat de Vechiul Regim, atâta vreme cât legea din 28 pluvioase anul VIII, îi încredințează Consiliului Prefecturii sarcina de a fixa despăgubirile. Or, din multe puncte de vedere, acesta nu reprezintă altceva decât instituționalizarea vechiului Consiliu al Intendenței. Cu toate acestea, opinia publică se plânge de insuficiența despăgubirilor acordate. De aceea, legea din 8 martie 1810 prevede intervenția judecătorului care instrumentează cauzele civile considerat ca apărător al proprietății private, pentru a pronunța exproprierea și a fixa suma despăgubirii. Dar despăgubirile acordate conform acestui sistem, care nu făcea decât să ia în considerare rapoartele experților, au părut adeseori excesive. Astfel încât procedura a fost mult modificată prin legea din 3 mai 1841; una dintre principalele sale inovații consta în instituirea unui juriu al proprietarilor însărcinați cu stabilirea despăgubirii. Se aștepta ca membrii juriului, în dubla lor calitate de contribuabili și proprietari, să facă estimări ponderate. Dar această

speranță a fost deșartă și noul sistem a condus adeseori la o despăgubire mai mult decât generoasă. De aceea s-a renunțat la sistemul juriului, pe care decretul-lege din 8 august 1935 l-a înlocuit cu o comisie de arbitraj a evaluării, prezidată de un magistrat și compusă din doi funcționari, un notar și un contribuabil.

În paralel cu această evoluție, legislatorul și jurisprudența au lărgit enorm conținutul noțiunii de utilitate publică. În timp ce către mijlocul secolului al XIX-lea exproprierea nu putea fi utilizată decât în interesul domeniului public, de acum înainte este de ajuns ca operația care implică exproprierea să prezinte un interes general.

Regimul exproprierilor a fost profund transformat prin ordonanța din 23 octombrie 1958 și legea din 26 iulie 1962. Acest din urmă text ordonă crearea în fiecare departament, pe lângă una sau mai multe instanțe judecătorești superioare, a unui organism însărcinat numai cu fixarea despăgubirilor: camera exproprierilor, prezidată de un magistrat și în a cărei componență intră un reprezentant al proprietății private și unul al celei publice. În plus, legea din 1962 prevedea ca stabilirea despăgubirii să se facă pe baza valorii pe care bunul expropriat o avea cu un an înaintea deschiderii anchetei prealabile. Dar acest sistem, prea sever, a fost abolit prin legea din 10 iulie 1965, care revine la estimarea valorii în momentul exproprierii, completând în același timp reglementările existente cu reguli de evaluare restrictive. Cu toate acestea, legea din 18 iulie 1985, care instituie în paralel un drept extins de preemțiune urbană în beneficiul comunelor care au un POS, fixează ca dată de referință în materie de exproprieri un an înaintea deschiderii anchetei. Același text determină

* În franceză, *Zones d'aménagement concerté* (N.tr.).

suma despăgubirii în funcție de calificarea terenului ca fiind construibil sau neconstruibil; textul introduce în plus criteriul apartenenței terenului la o zonă juridic construibilă, determinată în virtutea unui POS sau a altui document de urbanism care îi ține locul. În acest fel despăgubirea depinde în practică de deciziile locale de zonare a teritoriului urban.

CONCLUZIE

Cu toată evoluția imaginii urbane, definiția dată orașului de către *Encyclopedie* a rămas adevărată până la Revoluția Industrială: „O asamblare de... case dispuse de-a lungul străzilor și închise cu o împrejmuire comună”⁵⁹.

Progresul tehnic și civilizația industrială au făcut să dispară această viziune tradițională, multiplicând problemele cu care se confrunta orașul: creșterea demografică, condițiile de locuit ale populației muncitorești și mai ales îmbogățirea generală a societății care s-a tradus în faptul că fiecare locuitor a beneficiat de un spațiu minimal cu calități din ce în ce mai ridicate, de obiecte din ce în ce mai numeroase și complexe și de un număr din ce în ce mai mare de prestații de servicii. Din aceste noi probleme s-a născut urbanismul modern, care se pretinde o știință, dar care în realitate este hrănit în principal de utopii având un caracter totalitar mai mult sau mai puțin declarat. Urbanismul progresist îndeosebi, a cărui influență este predominantă, decurge în mare măsură din modelele utopice precum cel al lui Fourier, care, vehiculând o ideologie anti-urbană, a condus la înțelegerea

59. *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné*..., t. 17, 1765, Vo Ville.

echivocă a distincției tradiționale dintre spațiul urban și spațiul rural. Astfel încât urbanismul progresist a dus paradoxal la rezultatul dorit de Marx, care preconiza, în numele unei ideologii anti-rurale, abolirea diferențelor dintre orașe și sate printr-o urbanizare generalizată a celor din urmă.

Rezultatele obținute de urbanismul modern au o valoare discutabilă, dar și o amploare imensă; acestea se datorează nu unei anumite calități științifice, ci forței mijloacelor tehnice pe care civilizația industrială le-a pus în serviciul arhitecților, inginerilor și urbanistilor. Datorită acestor mijloace, urbanismul progresist a reușit să creeze un cadru decent de viață pentru oameni, cel puțin în Occident. Cu toate acestea, rămâne de demonstrat dacă, pentru atingerea acestui scop, căile care au fost alese erau singurele sau cele mai bune dintre cele posibile⁶⁰. Ele constituie în orice caz, în multe privințe, o negare a orașului, chiar distrugerea acestuia. Cât despre spațiul rural, el a fost abandonat rătăcirilor unei urbanizări difuze, care l-a denaturat grav prin construcții de o rară mediocritate, ridicate pe parcursul unei singure generații. Salvarea peisajelor și siturilor care s-au mai păstrat constituie una dintre sarcinile prioritare ale urbanismului de astăzi și de mâine.

60. Confruntată cu eșecurile urbanismului progresist, gândirea urbanistică a recurs din ce în ce mai mult la disciplinele psiho-sociologice și la științele referitoare la comportament. De asemenea, se pune accentul pe „trăirile” pe care le generează spațiul urban.

BIBLIOGRAFIE

I. LUCRĂRI PRIVITOARE LA ÎNTREAGA PERIOADĂ STUDIATĂ

- P. LAVEDAN, *Histoire de l'urbanisme*, Paris, 1926-1952 (3 vol.), lucrare fundamentală.
 F. CHOAY, *La règle et le modèle*, Paris, 1980.
 H. LEFEBVRE, *La production de l'espace*, Paris, 1974.
 L. MUMFORD, *La cité à travers l'histoire*, Paris, 1964.
Histoire de la France urbaine, sous la direction de G. DUBY, Paris, 1980-1984.
 L. BENEVOLO, *Histoire de la ville*, 1983.
 L. BERGERON (coord.), *Paris, genèse d'un paysage*, Paris, 1989.

II. STUDII DE SPECIALITATE

- P. LAVEDAN, J. HUGUENEY, *Histoire de l'urbanisme: Antiquité*, Paris, 1966.
 R. MARTIN, *L'urbanisme dans la Grèce antique*, Paris, 1974.
 L. HOMO, *Rome impériale et l'urbanisme dans l'Antiquité*, Paris, 1971.
 P. GRIMAL, *Les villes romaines*, „Que sais-je?”, nr. 657.
 L. DURET, J.-P. NERAUDAU, *Urbanisme et métamorphoses de la Rome antique*, Paris, 1983.
 G. FOURQUIN, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Paris, 1969.
 P. LAVEDAN, J. HUGUENEY, *L'urbanisme au Moyen Âge*, Paris, 1974.

- J. LESTOCQUOY, *Études d'histoire urbaine*, Arras, 1966.
- F. BOUDON, A. CHASTEL, H. COUZY, F. HAMON, *Système de l'architecture urbaine: Le quartier des Halles à Paris*, Paris, 1977.
- G. BARDET, *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme: Paris*, Paris, 1951.
- L'urbanisme de Paris et l'Europe (1600-1680)*, Paris, 1969 (lucrare prezentată de P. FRANCASTEL).
- Forum et Plaza Mayor*, Publicații ale Casei de Velasquez, Paris, 1978.
- J.-C. PERROT, *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIII^e siècle*, Paris, Haga, 1975.
- Număr special din *Dix-huitième siècle*, nr. 9, 1977: Le sain et le mal-sain (prezentat de J. GUILLERME).
- J.-L. HAROUEL, *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, 1993.
- D. RABREAU, *Le théâtre et l'embellissement des villes de France au XVIII^e siècle*, teză de doctorat, Paris, 1978.
- L. BENEVOLO, *Aux sources de l'urbanisme moderne*, Paris, 1972.
- *Histoire de l'architecture moderne*, Paris, 1979-1980 (3 vol.).
- F. CHOAY, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, 1965.
- *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York, 1969.
- F. LOYER, *Paris XIX^e siècle (L'immeuble et la rue)*, Paris, 1987.
- C. DEVILLIERS, B. HUET, *Le Creusot: naissance et développement d'une ville industrielle*, 1981.
- M. TAFURI, *Projet et utopie*, Paris, 1979.
- M. RAGON, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme moderne*, Paris, 1971-1978 (3 vol.).
- G. CHAMBON, „Les utopistes et l'urbanisation”, în *TEM-Espace*, nr. 10, 1975.
- J. CASTEX, J.-C. DEPAULE, Ph. PANERAI, *Formes urbaines: de l'ilôt à la barre*, Paris, 1977.

CUPRINS

INTRODUCERE.....	5
CAPITOLUL I – <i>Urbanismul antic: Grecia și Roma</i>	9
I. Urbanismul în Grecia antică	9
II. Urbanismul roman	19
CAPITOLUL II – <i>De la orașul antic la orașul clasic</i>	32
I. Urbanismul medieval	32
II. Renașterea: geneza urbanismului clasic	44
CAPITOLUL III – <i>Urbanismul în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea</i>	61
I. Idealurile urbane	61
II. Urbanismul francez și realizările sale	75
III. Celelalte aspecte ale urbanismului european	91
CAPITOLUL IV – <i>Urbanismul erei industriale</i>	102
I. Evoluția urbană în secolele al XIX-lea și al XX-lea	102
II. Urbanismul francez în secolul al XIX-lea	112
III. Geneza urbanismului modern	116
IV. Dificultățile urbanismului progresist: urbanismul contra orașului	128

V. O problemă fără soluție: gigantismul urban	141
VI. Regimul juridic al urbanismului francez	146
CONCLUZIE	153
BIBLIOGRAFIE	155

Redactor: LIVIA SZÁSZ CÂMPEANU

Tehnoredactare computerizată: VASILE ARDELEANU

Tiparul executat la Regia Autonomă „Monitorul Oficial”